

LE MONOPOLE DU PÉTROLE EN ESPAGNE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 5 décembre 1935, à 14 heures.

PAR

Jacques GRANDEL

Président: M. OUALID, Professeur

<i>Suffragants</i> {	MM. Roger PICARD, BAUDIN.	{ <i>Professeurs</i>
----------------------	------------------------------	----------------------

PARIS

LIBRAIRIE TECHNIQUE ET ÉCONOMIQUE

17, Rue de Constantinople, (VIII^e)

—
1935

Le Monopole du pétrole en Espagne

**La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.**

LE MONOPOLE DU PÉTROLE EN ESPAGNE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 5 décembre 1935, à 14 heures.

PAR

Jacques GRANDEL

Président: M. OUALID, Professeur

<i>Suffragants</i> {	MM. Roger PICARD, BAUDIN.	{ <i>Professeurs</i>
----------------------	------------------------------	----------------------

PARIS

LIBRAIRIE TECHNIQUE ET ÉCONOMIQUE

17, Rue de Constantinople, (VIII^e)

1935



TABLE DES MATIÈRES

BIBLIOGRAPHIE	vii
INTRODUCTION.....	1

PREMIÈRE PARTIE

AVANT LE MONOPOLE

CHAPITRE PREMIER. — La situation économique de l'Espagne. — Le nationalisme économique du Directoire	7
CHAPITRE II. — L'industrie du pétrole avant le monopole	21

DEUXIÈME PARTIE

CRÉATION DU MONOPOLE

CHAPITRE PREMIER. — L'intrusion de l'Etat dans l'industrie du pétrole..	41
CHAPITRE II. — L'adjudication du monopole. — Les différentes soumissions	53
CHAPITRE III. — La période intérimaire. — Les expropriations	83

TROISIÈME PARTIE

PHYSIONOMIE GÉNÉRALE DU MONOPOLE

CHAPITRE PREMIER. — La distribution. — Organisation et fonctionne- ment de la Compagnie Fermière	101
CHAPITRE II. — La politique des prix de vente. — Les résultats finan- ciers du monopole	114

QUATRIÈME PARTIE

LE MONOPOLE ET LA POLITIQUE ESPAGNOLE DES COMBUSTIBLES LIQUIDES

CHAPITRE PREMIER. — L'approvisionnement de l'Espagne en pétrole. — Le raffinage et la prospection du sous-sol	137
CHAPITRE II. — Les carburants de substitution. — Les carburants de synthèse. L'hydrogénation	159
CONCLUSION	191

BIBLIOGRAPHIE

- GRAUX (Lucien). — *L'Espagne économique*, Paris, 1932.
- BOELEN. — *L'Espagne économique*, Paris, 1924.
- LABORDE. — *Il y a encore des Pyrénées*, Paris, 1923.
- Revue Economique Internationale*, août 1933, N° consacré à l'Espagne.
- L'Illustration Economique*. Supplément au N° du 10 mai 1930 consacré à l'Espagne.

* *

- FILHOL et BIHOREAU. — *Le pétrole, son industrie, son commerce, son rôle dans la politique des peuples*, Paris, 1929.
- BARRIÈRE (G. de la). — *Les sociétés de pétrole à participation de l'Etat dans divers pays*, Paris, 1932.
- THOMAS (H. Gregory). — *Le régime du pétrole en France*, Paris, 1934.
- CAHIERS ECONOMIQUES ET SOCIAUX, 1935. — *Le pétrole et son économie*.
- Compte rendu de la Commission d'enquête sur les pétroles (*Documents parlementaires*, 1927).
- Rapport général de M. Pineau, directeur de l'O.N.C.L. rédigé au nom de la Commission des pétroles instituée par l'art. 117 de la loi du 31 mai 1933.

REVUES ET PÉRIODIQUES

- Revue pétrolière.*
- Courrier des pétroles.*
- L'Industrie du pétrole.*
- Revue des Combustibles Liquides.*
- Annales de l'Office National des Combustibles liquides.*
- World Petroleum.*
- Oil News.*
- L'usine.*
- Chaleur et industrie.*
- Le génie civil.*

* * *

CALVO SOTELLO. — *Mis servicios al Estado*, Madrid, 1931.

Anuarios del Monopolio, 1928 à 1934.

Rapports du Conseil d'administration de la C.A.M.P.S.A., 1928 à 1934.

Compilation de las disposiciones oficiales dictadas regulando l'establecimiento del monopolio del Estado y su administracion, Madrid, 1934.

Revista de economica.

Espana Economica y Financiera.

Boletin de Minas.

Anuario estadística.

Bulletin de la Chambre française de commerce et d'industrie de Madrid.

INTRODUCTION

Longtemps méconnu, le pétrole occupe aujourd'hui, grâce à l'automobilisme et l'aviation, une place telle que son importance dans la vie des nations a pu être comparée à celle de la laine et du charbon.

Depuis une vingtaine d'années, ses applications se sont encore étendues à la propulsion des navires et au chauffage industriel et domestique. Nous le voyons actuellement faire son apparition dans les chemins de fer avec les auto-rails et apporter au déficit de leurs budgets, un remède peut-être décisif.

Générateur de vitesse et d'énergie, il semble que le pétrole ait imprimé à notre époque son dynamisme extraordinaire et au progrès matériel son rythme accéléré ; sa consommation dans le monde suit une progression dont aucune autre matière première ne peut donner l'exemple. Elle est passée de 3.800.000 tonnes en 1880 à 19.600.000 tonnes en 1900 pour dépasser 200 millions de tonnes en 1934 et atteindre en volume près du cinquième de la consommation mondiale de houille et de lignite.

Ces chiffres n'impliquent-ils pas à eux seuls le rôle prépondérant que joue le pétrole dans l'Economie mondiale ?

Malheureusement, si tous les pays consomment du pétrole, la production est très inégalement répartie dans le monde et les pays qui n'en produisent pas se trouvent placés vis-à-vis des pays producteurs dans un état d'infériorité et de dépendance.

Certes leur approvisionnement paraît assuré tant que la production dépassera les besoins et que les relations de vendeur à acheteur se présenteront sous un angle purement commercial.

Mais où le problème du ravitaillement prend une importance capitale, c'est lorsqu'on examine les répercussions possibles d'une privation d'essence sur les activités essentielles d'un pays, surtout en cas de guerre ou de blocus.

L'expérience de la dernière guerre nous l'a prouvé et la note adressée par le Gouvernement français au Président Wilson le 15 décembre 1917 est encore présente à la mémoire : « Toute défaillance d'essence causerait la paralysie brusque de nos armées et pourrait nous acculer à une paix inacceptable pour les alliés... Si les alliés ne veulent pas perdre la guerre, il faut que la France combattante à l'heure du suprême choc germanique, possède l'essence aussi nécessaire que le sang dans les batailles de demain ».

Après de tels enseignements, l'indifférence n'est plus permise et tous les pays non producteurs, soucieux d'assurer en temps de paix comme en temps de guerre, leur indépendance économique et l'intégrité de leur territoire, ont dû, sous la pression des événements, adopter une politique du pétrole.

Pour définir cette politique, nous ne saurions mieux faire que reprendre l'expression de M. Pineau, Directeur de l'Office National des Combustibles Liquides, dans une conférence faite en 1929 au Centre des Hautes Etudes Militaires.

« Qu'est-ce qu'une politique du pétrole et d'une manière plus générale, qu'est-ce que la politique d'une grande matière première importée ? »

« C'est un système d'efforts concertés, continus, ordon-

nés en vue d'en assurer en toutes circonstances l'approvisionnement ou le remplacement ».

Ce problème infiniment complexe, se pose à tous les pays non producteurs, sous des aspects différents, il est vrai, mais avec une égale acuité.

A ce caractère vital pour l'économie des nations le pétrole joint aussi le privilège assez peu enviable d'un rendement fiscal toujours plus élevé, ce qui explique la plupart des interventions de l'Etat dans cette industrie.

En Espagne, cette intervention a été poussée à son extrême limite avec la création d'un Monopole d'Etat le 29 juin 1927.

Nous n'avons pas l'intention, dans cet ouvrage, de faire le procès des monopoles en général ni celui des services industriels de l'Etat. Nous nous proposons seulement d'étudier les conditions dans lesquelles a été créé et fonctionne le Monopole des Pétroles sous son double aspect économique et fiscal. Nous verrons aussi le rôle qu'il joue dans la politique espagnole des combustibles liquides.

Il n'est guère de pays où le spectre du Monopole n'ait plané de temps à autre sur l'industrie du pétrole; il est même devenu dans la plupart d'entre eux la pierre de touche des partis politiques avancés.

L'expérience espagnole a ceci d'intéressant qu'elle met à l'épreuve des faits les raisons purement doctrinales mises en avant par les protagonistes de l'extension toujours croissante des fonctions de l'Etat.

Elle est propre aussi à dissiper bien des préjugés qu'une détraction systématique s'est plu à répandre autour de cette industrie.

Nos efforts seraient amplement récompensés si nous pouvions y contribuer dans la mesure très modeste de nos moyens.

PREMIÈRE PARTIE

Avant le Monopole

CHAPITRE PREMIER

COUP D'ŒIL SUR L'ECONOMIE ESPAGNOLE LE NATIONALISME ECONOMIQUE DU DIRECTOIRE

On entendait dire parfois à la fin du siècle dernier « que l'Afrique commençait aux Pyrénées ».

C'était une forme un peu simpliste de souligner l'adaptation plus lente de l'Espagne à la vie moderne et la moindre emprise des grands courants internationaux sur une nation que sa situation excentrique laissait un peu en marge de la communauté européenne. Et pourtant cette nation avait toujours présente à l'esprit la grandeur de son passé et se résignait avec peine à tenir un rôle de second plan.

Le rapt de ses colonies avait été pour elle la plus cruelle et la plus injuste des humiliations. Il semblait avoir meurtri définitivement l'amour-propre national et accentué encore la tendance native du peuple espagnol au découragement et au sentiment de l'irréparable.

Ayant alors abandonné toute idée d'hégémonie dans l'ordre matériel, l'Espagne vivait repliée sur elle-même et semblait souffrir de ce que le « génie espagnol eût le malheur d'avoir été trop grand » (Philarète Chasles).

La période d'industrialisation à outrance qui avait

caractérisé l'évolution économique des quelque cinquante années précédant la guerre mondiale y avait un caractère des moins marqués.

La population rurale très nombreuse dans un pays où l'agriculture forme la principale source de richesse (à l'heure actuelle le nombre des ruraux s'élève encore à 64 % de la population totale) était peu exigeante; elle tirait sa subsistance du sol même qu'elle exploitait et vivait sous un régime d'économie naturelle.

Sans le soutien d'un marché intérieur suffisant, privée de débouchés et délaissée par les capitalistes espagnols, l'industrie gênée par la cherté du combustible et l'insuffisance des moyens de transport était restée rudimentaire et languissante.

Enervé par les factions politiques, les troubles intérieurs et la routine administrative, hostile à toute initiative, le gouvernement était sans action dans le domaine économique et laissait aux pays étrangers le soin d'élaborer au dehors les matières premières dont la Péninsule est si abondamment pourvue.

L'Espagne se bornait donc à exporter les produits naturels de son sol (vins, fruits, primeurs, huile d'olive, liège, conserves végétales...) ainsi qu'une grande partie de ses minerais (fer, plomb, cuivre, cinabre, zinc ...) et à importer les produits manufacturés qui lui étaient nécessaires et qu'elle pouvait se procurer à meilleur compte à l'étranger.

La politique douanière était somme toute assez libérale et l'on cherchait à éviter que des droits trop élevés ne pussent amener un renchérissement de la vie.

Aussi l'Espagne ne céda-t-elle à la vague de protection-

nisme de la fin du XIX^e siècle que bien après les autres nations européennes et seulement en 1891.

Le tarif protecteur de 1891 permit à l'industrie textile concentrée en Catalogne de raffermir ses positions et de vaincre les difficultés que lui valurent plus tard, en 1898, la guerre de Cuba et la perte de ses marchés extérieurs les plus importants. Il favorisa aussi le développement dans la province de Biscaye d'une industrie sidérurgique appelée à un certain essor.

Un grand nombre d'entreprises étrangères, et notamment des entreprises françaises, s'installèrent alors en Espagne pour conserver la clientèle qu'elles s'y étaient créée auparavant.

Le capital étranger s'était d'ailleurs intéressé depuis longtemps à l'équipement économique du pays. Il s'était investi plus volontiers dans les chemins de fer et les entreprises minières et métallurgiques qui occupaient en Espagne un grand nombre d'ingénieurs et de techniciens étrangers. On le retrouvait aussi dans les banques et les Compagnies d'assurances.

Il restait à l'Espagne beaucoup à faire pour la mise en valeur de ses richesses naturelles lorsque la guerre mondiale vint réveiller son économie somnolente, en lui donnant conscience de ses possibilités, et lui imprimer la plus vive impulsion qu'elle ait jamais connue.

Alors qu'une moitié de l'Europe était dressée contre l'autre dans un effroyable gaspillage de vies humaines et de richesses accumulées et que toute la vie économique des nations engagées dans la lutte était liée à la poursuite de la guerre, il était impossible que l'Espagne, la seule des grandes nations européennes qui n'ait pas pris part au conflit, ne subît pas le contrecoup du cataclysme.

L'Espagne vécut d'abord dans l'illusion que la guerre serait courte. Aussi adopta-t-elle en 1914 une « politique de profit immédiat ayant pour seul mobile l'exploitation avec le maximum de rendement d'une situation précaire »¹.

Jusque-là tributaire de l'étranger et en majeure partie des pays belligérants, aussi bien pour son alimentation que pour les produits ouvrés qu'elle ne fabrique pas elle-même, l'Espagne ne peut plus compter sur eux et du jour au lendemain, elle doit s'adapter aux circonstances nouvelles.

Elle se voit donc obligée de produire elle-même ce qu'elle recevait d'eux. Par un singulier revirement des choses, elle leur procure même les produits dont ils ont besoin et qu'ils ne peuvent demander à leurs usines occupées par les fabrications de guerre. « Elle envoie ainsi aux nations combattantes des armes, des chaussures, du charbon, des minerais, même de basse teneur ou de qualité inférieure, à des prix qui lui firent connaître une prospérité financière inespérée »².

La transformation de l'Espagne en nation industrielle s'opéra sous l'empire d'une véritable fièvre mercantile ; les usines se construisent ou s'agrandissent à la hâte et sont dotées d'un outillage improvisé.

L'œuvre accomplie fut considérable ; malgré ses imperfections elle force l'admiration et l'on a pu dire que : « l'Espagne, pays des miracles en fit un dans la création de ses rouages industriels ou pour mieux dire dans leur considérable extension »³.

Malheureusement cette transformation fut trop rapide ; elle se fit sous la pression brutale des événements presque

1. J. Boelen, *L'Espagne économique*, Paris, 1924.

2. *Bulletin de la Chambre française de commerce et d'industrie*, décembre 1926.

3. Lucien Graux, *L'Espagne économique*.

« au petit bonheur » sans plan d'ensemble ni coordination.

L'Espagne n'était nullement préparée au rôle qui fut le sien pendant la guerre. Elle manquait d'ingénieurs et de techniciens ayant à la fois le sens industriel et la pratique des grandes affaires. D'où le manque absolu de méthode et l'absence de tout souci du lendemain.

Certaine pour l'instant d'écouler sa production désordonnée à des prix rémunérateurs, sans avoir à s'inquiéter des prix de revient, l'Espagne regorge d'argent. Sa balance commerciale, dont le déficit était chronique, accuse pour la première fois en 1915, un solde favorable qui se maintiendra entre 200 et 400 millions de pesetas par an, jusqu'en 1920. Les dépôts affluent dans les Banques et les Caisses d'Epargne, ainsi que l'or à la Banque d'Espagne. Fait inouï, la peseta fait prime sur le dollar en 1917 et la couverture métallique des billets en circulation dépasse 95 %.

Quelques lézardes venaient déjà compromettre la solidité de ce bel édifice, faisant apparaître « le caractère ploutocratique et spéculatif de l'enrichissement »¹.

Peut-être avec une note de pessimisme, Jules Laborde écrivait en 1918 : « que le dernier emprunt ait été couvert vingt fois, que l'encaisse or de la Banque atteigne un chiffre inespéré, voisin de deux milliards, que Barcelone, Bilbao, Gijon frappent l'étranger par leur labeur intense et par leur mouvement, il est vrai. Les Espagnols ont été trompés eux-mêmes par cette prospérité soudaine et dangereuse.. Dans l'illusion que la guerre serait courte, ils croyaient profiter de toutes les manières du conflit sans courir aucun risque et jouer ensuite le beau rôle de médiateurs. Leur griserie n'a eu qu'un temps. Elle semble aujourd'hui à peu près dissipée. Partout se manifeste un grave manque

1. J. Boelen, *op. cit.*

d'équilibre, les diverses régions ne sont pas également favorisées, non plus que les diverses classes sociales. Dans le haut commerce, dans l'industrie, l'on assiste à l'ascension d'heureux spéculateurs. La tête un peu tournée par l'éclosion brusque de leurs capitaux, ces nouveaux riches, qui demain ou après-demain seront de nouveaux nobles, prodiguent l'argent, mènent joyeuse vie, étalent un luxe criard. Mais les provinces agricoles commencent à connaître la gêne, laquelle sera peut-être bientôt la misère. La cherté des vivres se fait sentir déjà rudement. L'heure des restrictions sévères va sonner. Loin de suivre les progrès de la situation monétaire, la situation budgétaire accuse en ces dernières années un déficit constant. Une fois encore l'afflux d'or semble avoir appauvri l'Espagne »¹.

Tandis que les accapareurs s'en donnent à cœur joie et vident le pays de sa substance, l'Espagne est gênée dans son ravitaillement et menacée d'asphyxie par le blocus sous-marin. La flotte marchande est décimée et perd ses plus belles unités qui ne peuvent être remplacées. Aussi le pays manque-t-il de blé, de farine, de coton, d'outillage, de charbon et de pétrole, tous produits dont il était resté tributaire de l'étranger et qu'il importait jusqu'ici.

Devant son imprévoyance passée, l'Espagne s'aperçoit avec angoisse du servage économique dans lequel elle a été tenue trop longtemps.

Elle se reproche de n'avoir pas exploité ses richesses naturelles et attribue à l'intrusion du capital et de la technique étrangère, le manque d'organisation de sa production et l'insuffisance de son réseau ferré.

Puisque l'occasion se présente, l'Espagne va poursuivre systématiquement l'éviction de ce capital et faire sa propre

1. Jules Laborde, *Il y a encore des Pyrénées*, Paris, 1918.

conquête en se dotant d'une industrie autonome et indépendante de l'étranger.

Ce thème est donné en pâture à l'opinion et devient un article de foi. Le sentiment national s'exaspère et la xénophobie redouble de violence.

C'est ainsi qu'en janvier 1918, l'Assemblée Nationale des Chemins de Fer vote la conclusion suivante : « Le Service des chemins de fer doit être nationalisé de façon que le capital propriétaire des lignes soit espagnol et que leurs services techniques et administratifs soient confiés à des citoyens espagnols et que toutes les industries en rapport avec ce mode de communication aient leurs racines dans le pays ».

Les difficultés de l'après-guerre vont accentuer ce nationalisme économique et l'Espagne, privée de ses débouchés et repliée sur elle-même, évoluera de plus en plus vers un type d'économie fermée.

En effet, les commandes se tarissent comme par enchantement et la grande industrie espagnole repose encore sur des bases trop fragiles pour soutenir la concurrence avec l'industrie étrangère dont la guerre a augmenté considérablement la capacité de production. Le cours élevé de la peseta contribue aussi à la mévente des produits nationaux et à la fermeture des marchés. En 1920, la crise générale sévit en Espagne avec plus de violence, la balance commerciale connaît à nouveau le déficit, l'émigration et le chômage s'accroissent et de nombreuses entreprises, nées des circonstances exceptionnelles de la guerre, disparaissent avec elles.

Certes l'Espagne s'est enrichie pendant la guerre, mais les bénéfices qu'elle a réalisés ont été consacrés en majeure partie au rachat des valeurs mobilières espagnoles détenues

par l'étranger. La manne inespérée des capitaux arrachés aux belligérants ne s'est pas répandue sur l'industrie qui en avait tant besoin. Aussi dans ses grandes lignes la production espagnole a seulement été forcée mais elle n'a pas été organisée.

C'est ce qu'a reconnu le général Martinez Anido, gouverneur civil de la Catalogne, dans un discours prononcé le 14 février 1922 :

« Pendant la guerre, dans sa grande majorité, le patronat catalan n'a pas profité de l'occasion pour changer son outillage et il se trouve aujourd'hui qu'il ne peut pas soutenir la concurrence étrangère parce qu'il s'est laissé devancer par les perfectionnements et parce que nos machines sont presque toutes hors d'usage par suite du travail excessif auxquelles on les a soumises pendant la guerre ».

L'industrie espagnole produit cependant un grand nombre d'articles autrefois importés ; certaines de ses branches, comme celle des produits chimiques, sont de création toute récente.

La guerre a démontré aux plus incrédules ce dont l'Espagne était capable dans ce domaine et a fait apparaître à tous le caractère vital d'une grande industrie indigène dont le maintien est, à l'heure actuelle, un facteur inéluctable de l'indépendance nationale.

Aussi faut-il la sauver à tout prix d'une débâcle imminente et lui permettre de s'affermir en surmontant les difficultés inhérentes à des conditions naturelles défavorables (faiblesse du marché intérieur, cherté du combustible et insuffisance des moyens de transport).

Déjà le tarif douanier de 1922 frappe les produits étrangers de droits considérables qu'il combine avec des surtaxes de change pour les pays à monnaies dépréciées et

permet ainsi à l'industrie si éprouvée par la crise de 1920 de reprendre haleine et de retrouver sa foi en des jours meilleurs.

A l'abri de ce mur douanier, il fallait organiser et discipliner la production et, ce qu'il y avait aussi de très important, il fallait permettre une distribution plus facile des produits indigènes à l'intérieur du pays.

La Dictature née, en grande partie, du malaise économique aggravé depuis longtemps par les luttes sociales, la décomposition parlementaire et la corruption électorale, va s'engager à fond dans cette lourde tâche.

Elle sauva d'abord l'Espagne de l'anarchie grandissante, en restaurant le principe d'autorité et en mettant de l'ordre dans la maison. En résolvant le problème marocain, elle mit fin à l'inquiétante hémorragie des budgets espagnols et accrut au dehors le prestige de la péninsule.

Ce sont là, semble-t-il, des titres suffisants pour lui mériter, ainsi qu'à son chef le général Primo de Riviera, la reconnaissance de tous les Espagnols capables de s'élever au-dessus de l'esprit de parti.

Les interventions de la Dictature dans le domaine économique ne furent pas toujours heureuses et en Espagne comme ailleurs, on a pu constater toute la vanité des efforts dépensés pour échapper aux lois économiques qui tôt ou tard finissent toujours par prendre leur revanche.

En 1926 la Dictature prépara et mit en application un programme gigantesque de travaux publics qui était appelé à rénover de fond en comble un outillage économique insuffisant et arriéré.

Certains de ces travaux répondaient à une évidente nécessité et l'on ne saurait trop louer leurs protagonistes de les avoir envisagés.

Nous voulons parler surtout du réseau routier qui fut complété et restauré de la façon la plus heureuse.

En un pays, où la construction et l'exploitation des lignes de chemin de fer se heurte à tant de difficultés dues, pour la plupart, au profil accidenté du terrain, la création de routes modernes devait donner à l'industrie nationale une vigoureuse impulsion, en facilitant les échanges et en assurant la mise en valeur des richesses touristiques.

Par la création de ces routes et l'amélioration du réseau ferré, la Dictature combattit avec succès et atténua le mal endémique dont a toujours souffert l'économie espagnole du fait de la pénurie des moyens de communication.

Son action dans ce domaine fut des plus heureuses, car, en Espagne plus qu'ailleurs, le problème des transports commande celui de la vie chère et constitue un des principaux obstacles au développement rationnel de l'industrie indigène qui est surtout une question de distribution des produits.

Ce n'était là qu'un aspect de ce programme ambitieux qui devait faire de l'Espagne un vaste chantier de travaux publics. Tout était prévu et, malheureusement, tout fut entrepris en même temps : électrification des campagnes et des voies ferrées, installation de centrales hydroélectriques appelées à remédier au manque de combustibles, irrigation des terres incultes, aménagement des ports et régularisation du cours des grands fleuves (Ebre, Douro...) etc.

L'exécution de ces travaux, naturellement réservée à l'industrie indigène, devait s'échelonner sur une durée de dix ans, ce qui leur imprima dès le début un rythme beaucoup trop rapide dépassant visiblement les possibilités financières du pays.

Leur financement fit l'objet d'un budget extraordinaire

de plus de sept milliards de pesetas alimenté naturellement par l'emprunt.

Toute l'épargne disponible fut ainsi « rafflée » par les émissions d'Etat, ce qui amena la disette et surtout le renchérissement du crédit dont eurent à souffrir le commerce et l'industrie privés.

Quoiqu'il en soit, la mise en œuvre du plan décennal avait amené un regain de prospérité et donné à la grande industrie espagnole une vigoureuse mais trop factice impulsion.

Tout en poursuivant activement l'équipement économique du pays, le Directoire entendait ainsi consolider les résultats acquis et conserver à l'Espagne, dans un but d'indépendance nationale, les industries fondamentales dont, seules, les circonstances exceptionnelles de la guerre avaient permis l'éclosion ou le développement.

Bien entendu, ces industries reposaient sur des bases trop fragiles pour ne pas disparaître sans l'assistance des pouvoirs publics. Des subventions leur furent accordées ainsi que des exonérations fiscales et en leur faveur le Directoire multiplia les crédits et les primes à l'exportation.

Les industries, ainsi secourues par l'Etat, étaient désignées sous le nom d'« industries protégées » et l'on s'imagine facilement que, devant des perspectives aussi alléchantes, la plupart des industries demandèrent à être protégées.

Il y eut des abus et, à la faveur d'intrigues et de manœuvres politiques, de nombreuses industries parasites et anachroniques purent ainsi prolonger leur existence chancelante au détriment de l'intérêt général.

Comme il fallait s'y attendre, l'aide de l'Etat eut pour contre partie son ingérence de plus en plus étroite et tracassière.

Dans une déclaration retentissante faite à la presse le 14 septembre 1923, le général Primo de Rivera, alors gouverneur de la Catalogne, avait déjà révélé et, même assez crûment, le point faible de l'industrie espagnole : « Nous ne pourrions rivaliser, dit-il, sur aucun chapitre avec l'étranger si nous ne travaillons pas davantage et mieux ».

Aussi la réorganisation industrielle de l'Espagne tint-elle une large place dans le programme économique qu'il fit adopter en 1926 par le Gouvernement de la Dictature civile.

Cette réorganisation devait se faire par voie d'autorité, et, dans chaque industrie protégée, des organes directeurs, ou comités régulateurs, furent chargés de discipliner la production et de coordonner les efforts.

Dans son rôle de providence industrielle, l'Etat voulut tout d'abord éviter les doubles emplois et limiter la concurrence que pouvaient se faire entre elles les industries protégées.

C'est ainsi que le décret du 4 novembre 1926, portant création des « Comités régulateurs de la production » subordonne à l'autorisation de ces organismes la création de nouvelles entreprises industrielles ainsi que l'agrandissement ou le déplacement des entreprises existantes, et, d'une manière plus générale, toutes les modifications qui pourraient y être apportées.

Il fallut désormais, pour réformer le moindre outillage ou déplacer dans un atelier la plus modeste machine, l'intervention d'un comité composé de fonctionnaires et de membres de la profession.

Les décisions de ces comités s'inspirèrent plus souvent des intérêts particuliers que de l'intérêt général. Les membres les plus influents s'en servirent d'une arme contre leurs

concurrents ; la délation fut encouragée, tandis que le contrôle bureaucratique se faisait tous les jours plus tracassier et envahissant.

Pour éviter l'ingérence de ces comités dans leurs affaires, la plupart des industriels préférèrent n'y apporter aucune modification et attendre, sinon la chute du régime, la revanche du bon sens sur l'oppression économique.

Quant aux industries protégées, elles durent payer très cher les faveurs dont elles avaient été l'objet, car on leur reprenait d'une main ce qu'on leur donnait de l'autre.

Comme l'aveugle et le paralytique de la fable, elles furent obligées de se prêter un mutuel appui, en se réservant les unes aux autres leurs commandes de matériel et de matières premières.

C'est ainsi qu'un décret du 27 février 1926 rendit obligatoire, pour toutes les industries protégées, l'emploi du charbon national.

Leurs prix de revient, déjà trop lourds, furent grevés d'une nouvelle charge qui s'éleva, pour les chemins de fer seulement, à plus de 9 millions de pesetas par an et augmenta d'autant le déficit de leurs budgets.

Comme il était facile de le prévoir, cette poussée interventionniste s'accompagna d'une nouvelle recrudescence du nationalisme économique.

Dans un discours prononcé à Barcelone en mai 1928 M. Calvo Sotello, Ministre des Finances du Directoire, s'exprimait ainsi :

« Le problème financier de l'Etat est résolu, mais il n'en est pas de même du problème économique qui n'éveille pas le même optimisme.

« Ce problème ne sera pas résolu tant qu'il restera en

Espagne des richesses à exploiter ou entre les mains de l'étranger ».

Un peu plus tard, il faisait appel au patriotisme espagnol « qui doit s'exercer aussi bien dans le domaine économique que dans le domaine militaire » et reprochait à ses compatriotes de dépenser à l'étranger « une folie de millions ».

Parmi les industries dont il réclamait la nationalisation, M. Sotello distinguait les trois catégories suivantes :

a. celles qui mettent en œuvre des matières premières existant en Espagne comme l'industrie du plomb ;

b. celles qui peuvent trouver en Espagne un marché suffisant pour assurer leur existence. M. Sotello pensait surtout à l'industrie automobile dont le Directoire s'est efforcé en vain de jeter les bases en Espagne à grand renfort de subventions et de protections douanières ;

c. celles enfin qu'il estime indispensables à l'Espagne pour assurer son indépendance politique.

Parmi ces industries, M. Sotello citait les industries chimiques et les constructions navales ; il est certain qu'il pensait aussi à l'industrie du pétrole qui se trouvait, comme bien d'autres encore en Espagne, appartenir presque entièrement à des sociétés étrangères.

Nous allons consacrer le chapitre suivant aux origines de cette industrie, à son développement et au rôle qu'elle jouait en Espagne à l'époque du Directoire.

Nous la verrons plus tard aux prises avec la politique d'économie dirigée du Directoire et c'est pourquoi nous avons cru utile de souligner, au début de notre étude, les deux tendances caractéristiques de cette politique dont tout annonçait la faillite prochaine : nationalisme d'une part et interventionnisme de l'autre.

CHAPITRE II

L'INDUSTRIE DU PETROLE EN ESPAGNE AVANT LE MONOPOLE

Avant l'apparition du moteur à explosion et son application aux véhicules automobiles, l'essence n'était qu'un sous-produit de la distillation du pétrole brut.

Son emploi se trouvait limité aux besoins de certaines industries, comme celle de la teinturerie et du caoutchouc où elle était utilisée comme solvant.

Le pétrole lampant avait alors un marché plus étendu et tandis que l'essence produite en excédent était parfois jetée à la mer ou à la rivière, toute la technique du raffinage consistait à rechercher pour le pétrole lampant un rendement toujours plus élevé.

A cette époque, l'Espagne importait seulement du pétrole brut et le traitait elle-même, suivant la technique usitée aux Etats-Unis tant pour la distillation que pour le raffinage.

Les pétroles importés étaient choisis parmi les plus pauvres en produits légers ; ils subissaient parfois avant leur départ un commencement de distillation destiné à éliminer les produits de tête.

Les raffineries espagnoles, au nombre d'une dizaine

environ, recevaient d'Amérique leurs pétroles bruts et les raffinaient à proximité des ports d'importation.

Les usines les plus importantes avaient été créées par des sociétés françaises : Deutsch et C^{ie}, Desmarais Frères, Fourcade et Guaturbay (plus tard Fourcade et Provôt) ; à côté de ces trois sociétés il y avait dans la Péninsule six ou sept maisons espagnoles de moindre importance (Catasus, Juan Viletta, Ayera, Manuel Salas, etc.).

L'industrie espagnole était encore peu développée ; aussi la consommation d'huiles de graissage était elle assez faible. La majeure partie de ces huiles étaient importée de Russie ; l'appoint était fabriqué en Espagne par une usine appartenant à MM. Sabadelle y Henry et située à Cornella, près de Barcelone.

Au fur et à mesure du développement de l'industrie automobile les besoins d'essence augmentèrent ; sa consommation dépassa rapidement celle du pétrole lampant dont la demande était somme toute assez peu élastique.

Les raffineurs espagnols avaient acheté jusque là à l'étranger les pétroles bruts correspondant le mieux aux besoins du marché et leur choix s'était porté tout naturellement sur les plus riches en pétrole lampant.

Ces pétroles n'avaient plus qu'une teneur insuffisante en essence et les raffineries furent bien vite engorgées par le pétrole lampant que le consommateur se refusait à absorber malgré la baisse de prix.

A cet époque, la technique du raffinage était encore à ses débuts et les procédés actuels de cracking, qui permettent d'augmenter le rendement en essence d'un pétrole brut donné, étaient encore inconnus.

Aussi les raffineurs espagnols recherchèrent-ils dès lors les types de pétroles bruts les plus riches en produits légers

(comme ceux de Bornéo par exemple qui renferment 80 % d'essence) dont la composition répondait alors aux exigences du marché.

Le raffinage comportait une distillation en chaudière, une redistillation des résidus dans des blackpots et un traitement chimique dans des agitateurs.

La spécification des produits importés donnait lieu à de vives contestations avec les agents de la douane, qui reprochaient aux raffineurs de présenter comme des pétroles bruts des mixtures qu'ils se bornaient à « réchauffer » pour obtenir par fractionnement les pétroles et essences dont elles étaient saturées.

D'après la douane espagnole, le raffinage, tel que le concevaient certains importateurs, n'aurait été qu'un simulacre leur permettant d'empocher, au détriment de l'Etat, la différence des droits de douane existant entre le pétrole brut et les produits raffinés.

Sans doute, ces mixtures répondaient-elles aux spécifications douanières, mais, c'était surtout pour les besoins de la cause et si le Gouvernement espagnol s'estimait lésé, il n'appartenait qu'à lui de reviser ses spécifications. Il faut dire aussi qu'à cette époque le raffinage intégral du brut se serait heurté en Espagne à une véritable impossibilité car le marché n'aurait jamais pu absorber toute la gamme des produits provenant du raffinage.

Quoi qu'il en soit, cette épineuse question du « Spanish oil » eut dans toute l'Espagne un retentissement considérable et fit l'objet des plus âpres polémiques. Elle entretenait longtemps dans l'industrie du pétrole un sourd malaise et altéra constamment les relations des raffineurs, avec les **Pouvoirs Publics**.

Les produits importés sous forme de brut étaient trans-

portés par voiliers citernes ; ils le furent ensuite par vapeurs-citernes, tous sous pavillon étranger, sauf un seul le « Lion » appartenant à la Société Deutsch et C^{ie} ¹.

Le déchargement s'effectuait généralement à l'aide de chalands citernes, le manque de creux empêchant bien souvent les bateaux-citernes d'accoster (Alicante, Badalone, Gijon, Passagès, etc.). Lorsque les bateaux-citernes pouvaient accoster comme à Séville ou Santander, le déchargement se faisait directement à l'aide de voitures citernes et parfois même de simples fûts.

Le pétrole brut était ainsi acheminé vers les raffineries car il n'y avait pas de pipelines, bien qu'une loi eut prévu leur emploi et fixé les conditions de leur installation.

Avant de pénétrer dans la raffinerie proprement dite, le pétrole brut passait dans une annexe absolument distincte où avaient accès les agents de la douane.

Les principaux centres de ravitaillement se trouvaient à proximité des centres de raffinage : Saragosse, Badalone, Barcelone, Tarragone, Palma de Majorque, Valence, Alicante, Séville, Vigo, Santander, Bilbao, Saint-Sébastien et Passagès.

Pour échapper à l'impôt sur les sociétés étrangères, les sociétés françaises installées en Espagne se virent obligées de créer des filiales espagnoles.

Le marché se répartissait entre elles et les raffineurs espagnols dans la proportion suivante :

Deutsch et C ^{ie} (Marca el Leon)	55 %	de la consommation espagnole
Fourcade et Provot (Industrias Babel y Nervion)	25 %	— — —
Desmarais Hermanos		
Maisons espagnoles	20 %	— — —

1. Ce vapeur devait d'ailleurs être torpillé pendant la guerre : il ne fut pas remplacé.

Au début de la guerre mondiale, l'Espagne n'avait aucune réserve de pétrole ; les raffineurs assurèrent tant bien que mal son ravitaillement, mais ne purent empêcher qu'à plusieurs reprises l'essence ne vînt à manquer.

Pour remédier à cette disette, ils mirent en vente un carburant national contenant 50 % d'alcool.

La consommation était loin d'atteindre les chiffres actuels ; elle ne dépassait pas 80.000 tonnes par an, et dans l'ensemble le consommateur espagnol n'eut pas trop à souffrir de ces restrictions.

Les difficultés qu'ils avaient surmontées en commun, jointes à la solidarité de leurs intérêts, amenèrent les raffineurs espagnols au lendemain de la guerre à consolider leur rapprochement.

A l'instigation des sociétés françaises, ils résolurent d'effectuer en commun leurs achats de matières premières et créèrent à cette fin un organisme spécial la « *Compañia Compras y Fletamentos* » (Société espagnole d'achats et d'affrètements) dite « *Compraflet* ».

Cette société joua un rôle considérable dans l'approvisionnement du marché espagnol et jusqu'en 1920, elle assura exclusivement le ravitaillement en pétrole de la Péninsule.

A une époque où la production du pétrole était encore plus étroitement qu'elle ne l'est aujourd'hui contrôlée par les trusts, la Société d'achats en commun avec la puissance des moyens qu'elle représentait put rendre à ses adhérents et, par incidence, au consommateur espagnol les plus grands services.

Elle leur permit d'acheter ou d'affrêter en commun des cargaisons complètes et les fit bénéficier ainsi de conditions plus avantageuses.

L'activité de la « *Compraflet* » s'étendit également aux

principaux matériaux et matières premières mis en œuvre par ses adhérents, comme les tôles et le fer blanc nécessaires à la fabrication des fûts et des estagnons et le bois servant à la confection des caisses.

Cette organisation d'achats en commun atténua la concurrence très vive que s'étaient faite jusque là, les différentes sociétés pétrolières, en rendant comparable le prix de revient de leurs produits.

C'est à elle qu'il faut attribuer la stabilité du marché espagnol avant 1920.

Tout le pétrole consommé en Espagne provenait d'Amérique et la Standard-Oil de New-Jersey assurait seule le ravitaillement du marché par l'intermédiaire de « Compraflet ». Les raffineurs espagnols lui avaient même offert une participation dans cette société, pensant donner ainsi plus de sécurité à leur ravitaillement.

En 1920 la Shell, dont on connaît les attaches avec la Royal Dutch, devait affronter la Standard-Oil en Espagne et lui enlever de haute lutte une part appréciable du marché.

Elle créa en Espagne, avec le concours d'un consortium bancaire formé de la Banque Urquijo et de ses filiales, de la Banque de Biscaye et de la Banque espagnole de crédit, une filiale de distribution au capital de 25 millions de pesetas, dont elle se réserva le contrôle, avec une participation de 55 %.

Pour se faire une clientèle, la Shell déclancha aussitôt une lutte de prix très vive où furent englouties des sommes considérables.

Devant ce péril, les sociétés plus anciennes resserrèrent leurs accords avec la Standard et formèrent entre elles un cartel de prix de vente.

Cette période de « vaches maigres » dura plusieurs années ;

la concurrence acharnée des deux trusts¹ en Espagne — nouvel épisode de leur rivalité bien connue — imprimait aux prix de vente, des soubresauts absolument inexplicables pour le profane. Le consommateur s'imagina bien vite qu'il en faisait les frais ; il se crut spolié ; la presse se fit l'écho de ses rancœurs et les sociétés pétrolières furent chargées de toutes les malédictions.

L'entrée en lice de la Shell devait précipiter aussi le déclin du raffinage jusque là si prospère en Espagne.

Déjà la gamme des produits consommés s'était étendue ; la consommation des produits plus lourds de la distillation des pétroles bruts s'était accrue par suite du développement des moteurs à combustion Diesel et semi-Diesel et de la chauffe des chaudières au mazout.

L'outillage des raffineries espagnoles ne répondait plus à ces besoins ; leur capacité était trop faible pour qu'elles obtinssent des fuel oils et des mazouts à un prix de revient inférieur à celui des produits élaborés dans les centres d'extraction et importés fabriqués. Il en était de même des huiles de graissage dont la production espagnole fut toujours assez faible.

La technique du raffinage était alors en pleine évolution et s'adaptait insensiblement aux exigences de la consommation ; elle s'orientait vers des procédés nouveaux permettant d'obtenir d'un pétrole donné un rendement plus élevé en essence.

Ces procédés, connus sous le nom de *cracking*, consistent à traiter à des températures élevées les fractions les plus lourdes de la distillation du pétrole brut et à obtenir ainsi par dissociation de nouvelles quantités de produits plus légers.

1. A propos des « trusts » voir notre page 138.

Leur emploi soulevait alors des problèmes techniques très sérieux et demandait un outillage onéreux, auquel seule l'épreuve du temps pouvait assurer la mise au point nécessaire. A peine installé, cet outillage risquait d'être démodé par suite des progrès continuels de la technique dans une voie si prometteuse.

La Shell, en s'implantant sur le marché espagnol, ne créa donc pas de raffineries, peu soucieuse d'engager des dépenses qu'elle aurait été certaine de ne pas amortir étant donné l'importance relativement faible à cette époque du marché espagnol et l'impossibilité pratique d'y écouler les sous-produits de la fabrication.

Elle fit porter tous ses efforts sur la distribution et n'importa que des produits finis.

Pour des raisons analogues, les raffineurs espagnols s'abstinrent de rénover leur outillage désuet et de moderniser leurs raffineries. Ils furent contraints d'abandonner leurs « chaudières à distiller » pour se borner eux aussi à l'importation et à la distribution des produits fabriqués.

Avec le temps et le renchérissement du coût de la vie, la marge de protection du pétrole brut s'était encore amoindrie de sorte que le raffinage autrefois rémunérateur ne couvrait plus ses frais.

Le tarif douanier de 1922 vint lui porter un dernier coup en diminuant encore la différence existant entre les droits de douane frappant le pétrole brut et les produits aptes à la consommation.

Le Gouvernement espagnol renouvela ainsi l'erreur commise par le législateur français en 1903 et assista complètement indifférent au déclin de cette industrie.

*
* *

Le ravitaillement de l'Espagne en combustibles liquides fut assuré jusqu'en 1926 par la Royal Dutch-Shell et la Standard-Oil. L'accès du marché espagnol était encore interdit aux pétroles russes. Le Gouvernement espagnol s'était refusé jusque là à reconnaître les Soviets et à conclure par leur intermédiaire un traité de commerce avec la Russie.

Les produits russes étaient donc soumis au tarif général, tandis que les importations faites par la Shell et la Standard étaient passibles des droits fixés par la deuxième colonne de l'*Arcancel* (tarif minimum).

Malgré leur proximité relative du marché espagnol et leurs prix de vente fort au-dessous des cours mondiaux, les pétroles russes ne pouvaient combler ce handicap. Il était nécessaire qu'ils obtinssent l'égalité douanière pour pénétrer en Espagne.

Depuis longtemps déjà l'U.R.S.S. avait dissipé son stock de métaux précieux ; ses bailleurs de fonds lui refusaient tout crédit à des conditions normales ; l'exportation seule lui procurait encore les devises nécessaires au financement du plan quinquennal et au paiement des commandes passées à l'étranger pour son exécution.

Cette exportation à outrance était devenue pour l'U.R.S.S. une inéluctable nécessité, tant pour contrebalancer ses importations que pour assurer les dépenses qu'entraînait sa propagande politique à l'étranger.

Parmi les matières premières que son sous-sol produit avec tant d'abondance, le pétrole devait jouer un rôle considérable comme article d'exportation sur les grands marchés européens.

Le rythme accéléré de la consommation, joint à l'écono-

mie du frêt et aux cours de famine auxquels ce pétrole était offert, devait lui permettre d'y pénétrer facilement en ébranlant la suprématie encore incontestée des trusts anglo-américains.

Les Gouvernements européens, même ceux que leur forme politique rendait les plus hostiles au régime soviétique, accueillirent avec faveur le pétrole russe.

Les uns après les autres, tous firent abstraction de leurs préférences politiques pour se ménager une nouvelle source d'approvisionnement et virent d'un œil sympathique le pétrole russe entrer en compétition avec les trusts dont ils redoutaient l'hégémonie et dont ils avaient toujours craint les menaces d'asservissement.

Comme tout le commerce extérieur en Russie, celui du pétrole était monopolisé par l'Etat.

Il avait pour organe directeur le « Syndicat du Naphte russe » sorte d'entreprise d'Etat fonctionnant sur une base commerciale, jouissant, il est vrai, d'une personnalité civile avec un capital distinct, mais dépendant entièrement du commissariat du peuple pour le commerce extérieur et du conseil supérieur de l'économie nationale dont il formait une section.

La conquête du marché espagnol présentait pour l'U.R.S.S. un intérêt à la fois économique et diplomatique.

Non contente d'assurer à son pétrole un débouché fort intéressant, l'U.R.S.S. renforçait son prestige dans le monde en amenant à traiter avec lui le Gouvernement dictatorial qui s'était dérobé jusque là à toutes ses sollicitations et était le seul parmi les principaux Etats d'Europe qui n'ait pas encore reconnu les Soviets.

Elle comprenait, non sans raison, que ce premier succès amènerait une détente entre les deux pays et marquerait

un premier pas vers une reconnaissance officielle à laquelle elle attachait tant d'importance.

Il fallait deux choses au pétrole russe pour trouver un marché en Europe : obtenir d'abord l'égalité douanière avec les pétroles concurrents, trouver ensuite un acheteur qui ne fut pas lié aux trusts et put s'imposer l'effort financier nécessaire pour créer une nouvelle organisation de vente.

Le Syndicat du Naphte ne pouvait conduire lui-même les négociations puisqu'il n'y avait pas de représentants soviétiques accrédités en Espagne.

Aussi eut-il recours à une banque espagnole très puissante et très introduite dans les milieux politiques : la Banque Arnus et lui confia cette double mission.

La Banque Arnus avait son siège à Barcelone ; les intérêts français y prédominaient, puisque la majeure partie du capital appartenait à la Banque Bauer Marchal dont elle n'était qu'une émanation.

Au début de l'année 1925, des pourparlers furent engagés à Paris entre la Banque Bauer Marchal, la Banque Arnus, le Syndicat du Naphte et la représentation commerciale des Soviets en France.

Ils permirent la conclusion d'un contrat signé le 2 août 1925 entre la Banque Arnus et le Syndicat du Naphte. Ce contrat joua par la suite un rôle considérable et sa rupture voulue par le Gouvernement espagnol, comme nous le verrons plus tard, aura même son épilogue devant les tribunaux français.

Aux termes de leurs accords, la Banque Arnus obtenait du Syndicat du Naphte le droit exclusif d'importer et de vendre en Espagne, au Portugal et dans leurs colonies respectives de l'Afrique, jusqu'au 31 décembre 1929, le pétrole provenant de l'U.R.S.S.

Les achats devaient porter sur des quantités minimales de 15.000 tonnes pour la première période (1^{er} août 1925-31 décembre 1926) et de 25.000 puis 40.000 tonnes livrées Fob. ports de la mer Noire, pour 1927 et 1928.

La Banque Arnus s'engageait en même temps à créer dans les différents pays visés par la convention l'organisation commerciale et technique capable de répondre au développement progressif de ses ventes tant en ce qui concerne les moyens de stockage que la fabrication des emballages.

Elle obtenait pour ses achats des conditions très avantageuses puisqu'elle bénéficiait d'une ristourne de 10 % sur les cours mondiaux.

S'ajoutant à l'économie du frêt, cette ristourne devait permettre au pétrole russe une rapide diffusion.

Le contrat était naturellement subordonné à la bonne fin des négociations que la Banque Arnus devait entreprendre immédiatement pour obtenir des Pouvoirs Publics que la parité douanière soit accordée aux produits russes, au plus tard le 1^{er} juillet 1926.

Cette parité douanière ne devait pas se faire attendre bien longtemps et un décret du 20 février 1926, approuvant une décision prise par le Conseil de l'économie nationale, concédait le tarif douanier réduit aux combustibles minéraux liquides et à leurs dérivés « quelque soit le pays de provenance ».

La Russie profitait seule de cette disposition et son pétrole, libéré par cette voie détournée d'un lourd handicap, allait concurrencer âprement sur le marché espagnol les pétroles importés jusque là et déclencher immédiatement, pour se créer une clientèle, une violente lutte de prix.

Le décret de 1926 souleva naturellement une vive ap-

préhension parmi les importateurs affiliés à la Standard-Oil de New-Jersey ou à la Shell.

La Russie obtenait en effet un avantage inappréciable sans aucune contrepartie ni facilité d'aucune sorte pour les produits espagnols puisqu'il n'existait toujours pas de convention commerciale entre l'Espagne et elle.

Le Gouvernement américain s'insurgea contre le caractère anormal et sans précédent dans l'histoire économique espagnole d'une pareille mesure et fit même des représentations au Gouvernement royal.

Il estimait non sans raison que si le tarif minimum avait été accordé au pétrole américain, c'était en contre partie des avantages concédés à l'Espagne en vertu d'une convention commerciale comportant des charges et obligations réciproques. Aussi s'étonnait-il que l'on accordât gratuitement à autrui le bénéfice d'une mesure qui avait joué à son égard le rôle de monnaie d'échange.

Le Gouvernement espagnol n'était pas désarmé pour répondre ; il renouvela une fois de plus les doléances de ses exportateurs à l'égard des mesures restrictives et tracassières prises par les Etats-Unis pour freiner les importations de fruits et primeurs espagnols.

On assurait à l'époque que ces mesures avaient contribué pour beaucoup à lever les scrupules du Gouvernement espagnol et lui avaient fait accueillir avec empressement cette excellente occasion de rendre aux Etats-Unis la monnaie de leur pièce.

*
* *

La Banque Arnus, comme on l'a dit plus tard, ne pouvait vendre du pétrole à ses guichets.

Elle conclut un accord avec la Société Petroleos Porto-Pi

qui s'était déjà spécialisée dans l'importation des pétroles russes et possédait, à Porto Pi, à quelques kilomètres de Palma de Majorque, un entrepôt de réception pour les hydrocarbures avec six grands réservoirs, et une importante usine de produits chimiques.

Ces installations avaient été créées par Juan March, le grand brasseur d'affaires et capitaliste espagnol, dont les démêlés avec les tribunaux ont, depuis lors, bien souvent défrayé la chronique.

En 1922, M. Juan March avait cédé à la Compagnie Transméditerranéenne de Navigation ses établissements de Porto Pi, qui furent alors constitués en société anonyme, au capital de dix millions de pesetas, répartis par moitié entre la Compagnie Transméditerranéenne et la Banque Bauer Marchal dont nous connaissons les attaches avec la Banque Arnus.

Dans la convention passée le 11 août 1925 avec la Société Petroleos Porto Pi, la Banque Arnus avait eu soin de se réserver, à titre de commission, 50 % de la prime de 10 % que le Syndicat du Naphte lui avait consenti pour tous ses achats.

Sur ces entrefaites, les pétroles russes furent admis en Espagne au tarif minimum, ce qui allait permettre à Porto Pi de donner, à ses affaires, une vigoureuse impulsion et d'installer des succursales dans tous les centres importants de consommation.

Les importations russes déclanchèrent dans toute l'Espagne une concurrence effrénée et, lorsque le monopole fut décrété, Porto Pi avait enlevé aux trusts, en moins de 18 mois, 13 % du marché.

La tâche de Porto Pi fût grandement facilitée par l'accroissement continu de la consommation qui atteignit en 1927, près de 350.000 tonnes.

Les importations avaient naturellement suivi une progression analogue, comme le montre le tableau suivant :

IMPORTATIONS D'HYDROCARBURES EN ESPAGNE DE 1923 A 1927
(tonnes)

	Essence	Pétrole lampion	Diesel Oil	Lubrifiants	Pétroles légers	Pétroles lourds	Goudrons liquides	Fuel Oil	Goudrons et brais de pétrole	Huile de vaseline	Vaseline solide	Paraffine
1923	96.061	11.549	4.140	25.954	27	889	5.682	4.445	570	569	115	6.336
1924	120.047	21.492	12.002	22.599	2.767	8.120	21	14.933	4.592	677	64	9.991
1925	129.453	17.199	32.811	22.316	7.773	8.236	44	18.690	2.393	798	80	6.585
1926	158.726	15.513	30.612	26.942	9.955	8.441	88	8.841	4.214	1.710	126	7.809
1927	205.364	18.177	41.936	32.187	2.176	9.007	29	22.743	13.916	1.507	135	9.371

Au cours des trois dernières années, les pompes à essence faisaient, en Espagne, une assez tardive apparition qu'expliquent surtout les mesures restrictives prises par les municipalités.

Il en existait, à la veille du monopole, 3.000 environ (fixes ou mobiles) tandis qu'en France, à la même époque, les Sociétés de distribution en avaient déjà installé plus de 20.000.

*
* *
*

Le développement de la consommation permettait à l'Etat d'encaisser chaque année, au titre des droits de douane, des sommes plus élevées.

De 1923 à 1927, les recettes ont suivi la progression suivante :

	Tonnage global importé	Pesetas or	Pesetas papier
1923	156.234	26.350.207	34.634.712
1924	217.305	32.841.452	48.165.273
1925	246.378	32.891.997	44.348.279
1926	272.477	29.167.263	51.105.444
1927	356.548	48.424.690	55.078.242

C'est à l'encaissement de ces droits de douane que se résumait toute la politique du pétrole en Espagne. Qu'il s'agisse de la production, de l'approvisionnement, du raffinage ou de la distribution des hydrocarbures à l'intérieur du pays, l'Etat semblait se désintéresser complètement du problème.

Il avait paru sortir de sa torpeur, en 1926, lorsqu'il institua en Espagne le Conseil National des Combustibles au sein duquel fut créée une section des combustibles liquides (décret royal du 6 janvier 1926).

Cet organisme, placé sous la dépendance immédiate de la présidence du Conseil des Ministres, avait pour mission « d'étudier et de proposer un régime d'administration permettant de résoudre dans le cadre national le problème des combustibles, d'en préciser les modalités d'application et de fixer, d'une part, les prescriptions auxquelles l'Etat devra se conformer pour atteindre le but qu'il se propose, et, de l'autre, celles auxquelles seront soumises les entreprises privées pour la production, la distribution ou la consommation de ces combustibles ».

En ce qui concerne plus spécialement les combustibles liquides, le Conseil National des Combustibles avait reçu les attributions suivantes :

1° Fixer et proposer les mesures gouvernementales destinées à assurer le développement de l'industrie des huiles minérales dans le pays.

2° Assurer dans la mesure du possible l'approvisionnement du marché en huiles et en particulier l'approvisionnement des Services de la Guerre et de la Marine.

3° Préparer, après avoir recueilli les conseils qu'il peut juger nécessaires, le plan d'utilisation des alcools et autres combustibles liquides d'origine végétale pour le service des moteurs à explosion (automoteurs, automobiles, aéronefs).

4° Proposer des règles pour le transport de ces produits dans des conditions qui n'entraveront pas leur commerce

5° Déterminer le plan général auquel doivent être soumises les recherches relatives à l'industrie du pétrole.

6° Donner son avis sur le régime le plus propre à assurer les importations de pétrole et dérivés, sur les mesures de sécurité à adopter pour le transport, l'emmagasinage et la distribution de ces produits.

Pendant les quelques mois restant à s'écouler, jusqu'à

ce que le Monopole soit institué en Espagne, le Conseil National des Combustibles, composé en majeure partie de fonctionnaires (13 conseillers sur 25, tandis que l'industrie du pétrole n'était représentée que par 3 conseillers) se garda bien de contrecarrer les projets du Directoire et n'eût, auprès de lui, qu'un rôle purement passif d'information et de documentation.

DEUXIÈME PARTIE

La création du Monopole

CHAPITRE PREMIER

L'INTRUSION DE L'ETAT DANS L'INDUSTRIE DU PETROLE. SES VERITABLES MOTIFS

Le Monopole des pétroles en Espagne fut l'œuvre du Ministre des Finances M. Calvo Sotello.

Dans un ouvrage paru en 1931 et intitulé « Six ans au service de l'Etat », M. Sotello en revendique la paternité et s'attache dans un long plaidoyer à réfuter toutes les critiques que lui a values son initiative.

Nous assistons dans cet ouvrage à l'éclosion du projet, nous le voyons mûrir dans l'esprit de son auteur et, une fois que le sort en eût été jeté, nous voyons comment M. Sotello en a poursuivi l'exécution malgré toutes les difficultés auxquelles il était loin de s'attendre et qu'un esprit plus averti des questions pétrolières n'eut sans doute pas manqué de prévoir.

La création d'un nouveau monopole, auquel il pourrait attacher son nom, semble avoir été pour le jeune ministre une véritable idée fixe.

Vers la fin de 1925, le général Primo de Riviera voulut donner à son Gouvernement une apparence plus constitu-

tionnelle et substituer au Directoire militaire un Cabinet civil.

Il résuma, en un court mémoire qu'il adressa à diverses personnalités, les grandes lignes de sa politique et son programme de gouvernement. M. Sotello, à qui devait échoir dans la future combinaison le portefeuille des finances, se rallia à ce programme et esquissa dans sa réponse le principe d'une réforme fiscale devant assurer l'équilibre budgétaire par une meilleure répartition de l'impôt.

Les principes de cette réforme étaient les suivants :

a. Les impôts grevant la production seront remplacés par des impôts personnels sur les revenus.

b. Le revenu global sera frappé d'un impôt progressif.

c. Un impôt complémentaire sur la fortune assurera un régime de faveur aux revenus provenant du travail et permettra à l'impôt d'atteindre le capital improductif.

d. L'impôt sur les successions sera remanié ; les dépenses somptuaires taxées... etc.

Cette réforme traduisait le désir, maintes fois exprimé par son auteur, de rendre plus équitable la répartition des charges fiscales.

C'était tout ce que lui demandait M. Sotello. C'était beaucoup ... et c'était peu, car, tout compte fait, la réforme envisagée ne devait apporter au budget aucune des ressources nouvelles dont il avait le plus impérieux besoin.

Ces ressources nouvelles, M. Sotello a déjà l'intention bien arrêtée de se les procurer en créant de nouveaux monopoles et c'est par cette alléchante promesse qu'il terminait l'exposé de son projet de réforme fiscale.

Les trois monopoles existants en Espagne : Tabac, Loteries, Allumettes, laissent au Trésor des bénéfices considérables ; un quatrième judicieusement choisi résoudra le

problème budgétaire et fournira au Directoire, sans douleur apparente pour le contribuable, les fonds nécessaires à l'exécution de ses projets ambitieux.

Mais quel monopole ?

A la vérité M. Sotello n'est pas encore fixé. Il songe d'abord au monopole des assurances et y renonce devant les difficultés de sa réalisation et l'expérience malheureuse qu'en a faite l'Italie.

Il écarte ensuite la suggestion d'un monopole de l'alcool estimant « absurde », nous dit-il, de monopoliser une production disséminée sur tout le territoire entre plusieurs centaines de milliers de producteurs.

Le pétrole au contraire s'y prêterait à merveille. L'Espagne n'en produit pas ; tout arrive par mer et par grosses quantités ; les points de réception sont peu nombreux et l'importation est déjà soumise au contrôle le plus strict. Pas d'évasion à craindre ni de fraudes à redouter. Quelle aubaine pour un pays où la contrebande a toujours recruté tant d'adeptes !

Quand on veut tuer son chien, dit le proverbe, on dit qu'il a la rage.

C'est ce que fit M. Sotello après avoir arrêté son choix sur l'industrie du pétrole et l'avoir promise en pâture à l'hydre budgétaire.

Il importait pour la réussite de l'affaire, d'égarer l'opinion publique et de lui cacher à tout prix le caractère purement fiscal du but poursuivi et avoué plus tard par M. Sotello.

Une fois que le projet eut reçu l'accord du général Primo de Riviera et plus difficilement, dit-on, la sanction du roi d'Espagne, les bonnes raisons ne manquèrent pas pour l'ériger en nécessité nationale.

Les journaux à la dévotion du régime, et ils l'étaient tous depuis que la censure avait muselé les quelques journaux d'opposition, menèrent contre les « caïmans du pétrole » une violente campagne de presse.

On fit jouer naturellement la corde nationaliste et l'on dénonça une fois de plus à l'opinion le danger que faisait courir à l'indépendance nationale l'intolérable immixtion des étrangers dans l'industrie du pétrole.

L'occasion était donnée et avant qu'il ne soit trop tard, il s'agissait de les expugner du « Gibraltar économique » où ils s'étaient si confortablement installés.

L'omnipotence des trusts et le manque de scrupules dont ils ont, peut-être, donné trop d'exemples furent mis en avant et, une fois de plus, mais cette fois c'était bien pour les besoins de la cause, on les chargea de tous les péchés d'Israel.

Comme on l'a vu, le rôle des deux trusts dans le ravitaillement de l'Espagne était différent ; l'un d'eux, la Royal Dutch-Shell ne s'était intéressé qu'assez tard au marché espagnol et avait fondé en 1920 une filiale de distribution : la « Sociedad Petrolifera Española » ; l'autre, la Standard-Oil, n'avait pas créé en Espagne d'organisme distinct de vente ; elle s'était simplement affiliée par l'intermédiaire de « Compraflot » aux sociétés de distribution, pour la plupart françaises, installées en Espagne depuis près d'un demi-siècle.

Par une généralisation hâtive, on mit tout le monde dans le même sac, producteurs et importateurs ; on dénonça au public l'avidité sans vergogne des grands comme des petits seigneurs du pétrole, tous occupés à prélever sur le consommateur un profit maximum.

Un monopole « géré par l'Etat et pour l'Etat » mettrait

un terme à ces abus et permettrait au Trésor de s'approprier, pour le plus grand bien des finances publiques, les bénéfices fastueux et immoraux de l'industrie du pétrole.

« Le Monopole existe déjà, disait M. Sotello, il résulte actuellement d'un partage amiable du marché et d'une entente occulte sur les prix de vente ; la réforme proposée viendra mettre un terme à cette immoralité. Il s'agit tout simplement de substituer à ce monopole de fait un Monopole d'Etat.

Autant d'affirmations que de contre vérités. Il suffit pour s'en convaincre de se pencher sur les faits et de suivre avec impartialité l'évolution du marché des pétroles en Espagne.

Eut-il été fondé, le grief de M. Sotello ne pouvait appartenir qu'au passé, tout au plus à la période de l'avant-guerre. Et encore, rien ne permet d'affirmer que l'entente présumée des raffineurs — entente qu'ils se sont toujours énergiquement défendus d'avoir conclue à l'époque — ait été préjudiciable au public.

Quoiqu'il en soit, les douze à quinze années qui se sont écoulées depuis nous ramenaient, comme par enchantement, à l'époque où le pétrole lampant était acheminé à dos de mules dans les centres de consommation autant dire... à la préhistoire !

Toujours est-il que dès la fin de la guerre mondiale et jusqu'au Monopole, la concurrence se fit toujours sentir très vive en Espagne, à tel point qu'il est impossible de soutenir avec vraisemblance que les importateurs se soient à une époque ou à une autre partagés amiablement le marché.

Lorsqu'en 1920, la Royal Dutch porta ses vues ambi-

tieuses sur l'Espagne, elle se heurta naturellement aux anciens importateurs soutenus par la Standard Oil.

Pas plus que ces derniers, la Standard n'entendait s'incliner devant le fait acquis et abandonner sans résistance la moindre part du marché, et, comme ils l'avaient fait sur bien d'autres points du globe, les deux trusts s'affrontèrent avec toute la puissance de leurs moyens. La lutte opiniâtre qu'ils se livrèrent pour la conquête du marché espagnol, ne fut certainement pas l'épisode le moins fameux de leur rivalité toujours latente et jamais démentie.

C'est ainsi qu'en quelques années la Shell, par l'intermédiaire de sa filiale la « Sociedad Petrolifera Española », put enlever à sa rivale une large part de la consommation (environ les 35 %).

On s'imagine bien qu'elle ne fut pas abandonnée de gaîté de cœur, ce qui n'empêche pas M. Sotello d'affirmer que les deux trusts se partageaient amiablement le marché !

Dès que la situation se fut un peu détendue, car on ne peut pas tout de même demander aux importateurs de pétrole de s'entredévorer continuellement, on eut affaire à un troisième larron : le pétrole russe, qui à son tour menaça de tout submerger.

Il fallut de nouveau ajuster les prix de vente aux cours de famine pratiqués par les Russes, qui, dans leur souci d'exporter à outrance, se préparaient à écouler sur le marché espagnol d'importantes quantités de pétrole sans souci apparent des prix de revient, étant donné que leur nouvelle économie en ignore même la conception et affecte de n'y voir qu'un errement du capitalisme.

M. Sotello fait bien allusion au pétrole russe et à l'activité extraordinaire dépensée au cours des années 1925 et 1926 par la Société hispano-française Porto-Pi. Sa belle

assurance n'en est pas ébranlée, car il tient pour certain que les trois groupes producteurs arriveront un jour ou l'autre à s'entendre sur le dos du consommateur et à tirer de leur monopole de fait des bénéfices exagérés. Une aussi redoutable coalition d'intérêts met en jeu l'indépendance nationale ; l'Espagne ne peut la tolérer. Elle ne permettra pas que la puissance financière des trusts n'arrive (comme cela s'est vu ailleurs) à tenir ses gouvernements en échec et, à les maintenir en une dégradante tutelle. Pas d'Etat dans l'Etat ; l'Espagne ne se laissera pas « cubaniser ».

Malheureusement, les précisions que nous donne M. Sotello ne peuvent être contrôlées, mais leur invraisemblance est telle que nous songeons malgré nous au dicton « qui prouve trop ne prouve rien ».

A l'heure actuelle, nous dit-il, les trois groupes ont déjà procédé à un échange de vues ; un accord va être conclu et, devant le fait accompli, les Pouvoirs Publics vont se trouver désarmés.

D'après M. Sotello la perspicacité du Directoire a seule triomphé de la coalition... il était temps, car le jour même de la promulgation du décret royal instituant le Monopole, les représentants des trois groupes intéressés avaient projeté de se réunir à Paris pour se partager à l'amiable le marché espagnol.

Leur entente aurait définitivement affermi le monopole de fait si redoutable pour le consommateur espagnol dont il aurait consacré l'asservissement.

Heureusement pour l'Espagne, conclut M. Sotello, le Directoire a déjoué ces ténébreuses machinations et pris des mesures telles qu'elles ne pourront jamais se renouveler.

Il est impossible de vérifier les affirmations de M. Sotello mais tout porte à croire qu'elles ne reposaient sur

aucun fondement et avaient pour seul but de préparer l'opinion.

En supposant que la Conférence de 1927 ait été envisagée et même qu'elle ait eu lieu, il est bien téméraire d'affirmer qu'elle eût abouti à une entente viable et surtout à un partage amiable du marché espagnol.

Qui dit entente dit transaction impliquant forcément des sacrifices réciproques. Ces sacrifices, personne n'était prêt à les faire et personne ne pouvait les faire, pas plus Porto-Pi que les Sociétés plus anciennes. Jamais ces dernières n'auraient abandonné au pétrole russe la part qu'il ambitionnait et que ses débuts prometteurs semblaient devoir lui réserver.

En moins de deux ans, Porto-Pi leur avait déjà ravi 13 % de la consommation.

Qu'elles n'auraient pas été ses exigences et celles du Syndicat du Naphte qui avait aussi son mot à dire dans l'affaire ? Les sociétés plus anciennes n'auraient jamais accepté cette « *capitis diminutio* » à laquelle se seraient également refusés les trusts auxquels elles étaient plus ou moins étroitement affiliées.

Depuis plusieurs années, les trusts cherchaient à résoudre le problème capital que soulevait alors le développement de la production russe qui avait déjà forcé la plupart des marchés européens et risquait fort de compromettre la situation qu'ils s'y étaient acquise jusque-là. Leurs rapports avec les Soviets s'envenimaient tous les jours ; aussi comment imaginer sans invraisemblance que seul le marché espagnol ferait exception à la règle commune et offrirait aux frères ennemis l'occasion d'une aussi sensationnelle réconciliation ?

A supposer qu'il fut réalisable — et nous voyons trop bien qu'il ne l'était pas — ce monopole de fait était-il

viable ? Certainement pas, car, à la première occasion venue, l'accord aurait été dénoncé. L'expérience montre trop bien et les exemples ne manquent pas, qu'en une période de surproduction, comme celle que traverse l'industrie du pétrole, les ententes contractées librement entre producteurs ou distributeurs sont des plus précaires, pour ainsi dire jamais respectées, et vont finalement à l'encontre du but poursuivi.

Quoiqu'il en soit, et en plaidant le pire, est-il bien certain qu'un nouvel importateur ne se serait pas mis un jour ou l'autre sur les rangs et n'aurait pas revendiqué sa part du marché ? Bien que les trusts concentrent entre leurs mains une part considérable de la production, bien des sources leur échappent encore pouvant retenir l'attention d'un nouvel importateur avec ou sans l'appui du Gouvernement espagnol.

Voilà donc réduit à ses justes proportions le spectre de ce monopole de fait qui rendait inéluctable en Espagne le Monopole d'Etat.

Finie aussi la légende des bénéfices fastueux de l'industrie du pétrole dont le pactole viendrait alimenter le Trésor.

En Espagne, ces bénéfices s'étaient amenuisés depuis longtemps et les circonstances, sur lesquelles nous pensons nous être suffisamment étendus, en avaient fait une peau de chagrin.

C'est ce qui s'est passé en France, où tout récemment un rapport semi-officiel a permis d'établir que ces dernières années les bénéfices de l'industrie du pétrole avaient tout juste atteint 2,75 à 3 % du capital investi alors que pour des fins politiques, on accusait l'industrie du pétrole d'exploiter le public.

Quoique des calculs analogues n'aient pas été effectués

en Espagne, il est très vraisemblable qu'ils n'auraient pas donné en 1927 de résultats sensiblement différents.

Tout imaginaires qu'ils soient, ces griefs n'étaient pas les seuls allégués par le Directoire à l'encontre des pétroliers ; un autre chef d'accusation paraissait mieux fondé.

Comme on l'a vu, les importateurs avaient pratiquement cessé de raffiner le brut et se bornaient à distribuer des produits finis livrés à la consommation sans aucune préparation industrielle. Seule, la production des huiles de graissage s'était poursuivie et en 1926 une nouvelle raffinerie avait été montée à Bilbao et équipée avec tous les perfectionnements de la technique moderne.

Aussi reprochait-on aux sociétés de pétrole leur politique du moindre effort et les accusait-on de sacrifier l'intérêt du pays à leurs intérêts particuliers en abandonnant le raffinage et en ne modernisant pas leurs installations. Leur carence avait tari pour l'économie nationale une source évidente de profit ; elle obligeait en même temps l'Espagne à exporter chaque année des capitaux considérables, alors que ces capitaux y auraient si utilement trouvé leur emploi tout en contribuant à la rénovation industrielle du pays.

Affiliés comme ils l'étaient à des sociétés de production étrangères, les raffineurs paraissaient aussi se désintéresser de la prospection du sous-sol espagnol ; ils ne possédaient pas non plus de gisements à l'étranger et s'inquiétaient fort peu d'en acquérir.

Bien plus, tout le trafic maritime se faisait sous pavillon étranger et, d'un jour à l'autre, l'Espagne courait le risque d'être privée de pétrole puisqu'elle ne possédait pas de flotte pétrolière ni de sources de production lui appartenant en propre.

A cela s'ajoutait l'insuffisance des moyens de stockage

et l'absence de toute réserve de pétrole tant pour les besoins intérieurs que pour la Défense Nationale.

Certes les raffineurs n'avaient rien fait pour remédier à cet état de choses, mais il serait injuste de leur en laisser toute la responsabilité.

L'Espagne n'avait eu jusque là, qu'il s'agisse de la production, du raffinage, des transports ou de la distribution, qu'une seule politique : celle du laisser faire ; elle en recueillait les fruits. Comme toujours les bonnes intentions n'avaient pas manqué, mais les Pouvoirs Publics en avaient toujours différé l'exécution.

Sans leur soutien, les raffineurs ne pouvaient rien faire ; ne possédant pas de statut, ils vivaient forcément à la petite semaine sous la menace d'une éviction prochaine ou d'une intervention de l'Etat dans leurs affaires.

Et cependant, n'était-ce pas à l'Etat de définir une fois pour toutes sa politique du pétrole et de prendre les mesures voulues pour que les pétroliers installés en Espagne concourent avec lui à sa réalisation ?

Il est trop facile de répondre qu'ils n'auraient pas accepté de bonne grâce alors qu'ils n'ont même pas été pressentis.

A la même époque, les pays non producteurs, comme la France et l'Italie, dont la situation présentait le plus d'analogie avec celle de l'Espagne, s'attaquaient résolument au problème et posaient déjà les premiers jalons de leur politique pétrolière.

En Italie, grâce à l'énergique impulsion de M. Mussolini, le Gouvernement fasciste venait de créer l'« Azienda Generale Italiana Petroli » (A.G.I.P.) avec la participation de l'Etat ; pour encourager le raffinage et inciter les importateurs à traiter leur pétrole en Italie, il augmentait aussi la marge de protection dont bénéficiait déjà le pétrole brut.

En France, le Gouvernement de M. Poincaré venait de fonder la Compagnie française des Pétroles dont il voulait faire la clé de voûte de sa politique du pétrole en lui apportant la participation acquise à la France dans les pétroles de Mossoul en vertu du traité de San Rémo.

La seule note discordante tenait à l'incompréhension du Parlement dominé par l'esprit de parti ; aussi fallut-il attendre qu'en 1928 un artifice juridique vînt retirer à la loi du 4 avril 1926, qui avait institué en France un monopole de principe, son caractère agressif et antiéconomique pour que l'industrie du pétrole possédât enfin son statut et fût à même de réaliser en quelques années l'œuvre considérable que nous avons sous les yeux.

L'Espagne se trouvait encore devant le néant ; il était impossible qu'elle ne fût pas gagnée par cette émulation et se tînt plus longtemps à l'écart de toute action. Le Directoire se laissa certainement influencer par la décision qu'avait prise le Parlement français avec une aussi incroyable légèreté.

Fort de ce qu'il était fondé à prendre pour un précédent, il n'hésita pas à se lancer dans la même voie et à adopter sans critique suffisante les suggestions de M. Sotello. Dans l'idée de ce dernier, le Monopole devait non seulement assurer au Trésor des ressources nouvelles — nous ne devons pas perdre de vue que c'était là le principe directeur de la réforme — mais encore briser l'hégémonie des trusts et permettre à l'Espagne de suivre une politique nationale du pétrole compatible avec le rang qu'elle occupe en Europe.

Nous verrons plus tard comment il s'est acquitté de sa tâche en essayant de dégager les enseignements que l'on peut tirer de l'expérience espagnole.

CHAPITRE II

LE DÉCRET DU 29 JUIN 1927 ET LA MISE EN ADJUDICATION DU MONOPOLE LES DIFFÉRENTES SOUMISSIONS L'ADJUDICATION

Après en avoir adopté le principe, il s'agissait de mettre le Monopole à exécution.

Ce n'était pas le plus facile, et là devaient apparaître les premières difficultés.

Le Directoire ne pouvait naturellement demander leur concours aux pétroliers qu'il voulait déposséder et, pour éviter toute surprise de leur côté, le secret, qui conditionnait en quelque sorte la réussite de l'affaire, fut gardé aussi étroitement que possible.

Il était inévitable qu'il en transpirât quelque chose ; les raffineurs apprirent qu'on s'occupait d'eux dans les sphères gouvernementales, mais ils ne prirent pas la chose au sérieux et restèrent dans l'expectative.

Aussi n'eurent-ils pas le « geste » qui, aux dires de certains, aurait pu clore toute l'affaire.

Le Directoire brusqua alors les choses de manière à placer tout le monde devant le fait acquis. Le décret-loi

instituant le Monopole fut soumis immédiatement à la sanction royale et promulgué le 29 juin 1927.

La mesure était si brutale que la stupeur fut générale. Dès qu'ils se furent un peu ressaisis, adversaires et partisans du Monopole, grossis ces derniers par les gens bien en cour — et ils devenaient tous les jours plus nombreux — qui escomptaient du nouveau régime un profit personnel ou une situation lucrative, se livrèrent aux polémiques les plus passionnées.

Les chancelleries s'émurent à leur tour et en août 1927, le Gouvernement français adressa, en pure perte d'ailleurs, au Gouvernement espagnol une note sur le préjudice considérable qu'apporterait à ses ressortissants la création d'un Monopole des Pétroles en Espagne ; son initiative fut suivie par les Gouvernements respectifs des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne.

Le Directoire répondit, non sans justesse d'ailleurs, qu'il s'agissait d'une mesure d'ordre intérieur et que l'Espagne était libre de réglementer comme elle l'entendait sur son territoire, sans en référer à d'autres Gouvernements, l'importation et le commerce du pétrole.

Ainsi les complications diplomatiques s'annonçaient déjà ; nous verrons à propos des expropriations toute l'acuité qu'elles devaient prendre par la suite.

* * *

Aux termes du décret d'institution, le Monopole devait englober « l'importation, le traitement industriel, l'emmagasinage, la distribution et la vente des combustibles minéraux liquides extraits du pétrole et de leurs dérivés ».

Le Gouvernement se réservait de l'étendre à la produc-

tion à l'intérieur et à tous les combustibles liquides d'origine végétale ou minérale, en fixant pour chaque cas particulier les dispositions appropriées.

Le nouveau régime devait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1928 dans les 47 provinces de la Péninsule et dans les îles Baléares ; il ne devait s'étendre ni au Maroc espagnol, ni aux Canaries.

Après avoir ainsi défini l'objet et l'étendue du Monopole, le décret en règle minutieusement la « mise en service administrative » en s'inspirant de ce qui avait été fait pour les tabacs quelques années auparavant.

Ce qu'il faut remarquer tout de suite, c'est que l'Etat reste titulaire du Monopole, mais ne l'administre pas lui-même. Seule la gérance est mise en adjudication et fait l'objet d'un concours public.

Le décret, dans son préambule, insiste tout particulièrement sur ce point :

« Le Monopole envisagé est un monopole d'Etat créé par l'Etat et pour l'Etat, c'est-à-dire pour le fisc et pour le consommateur. C'est pourquoi l'Etat n'affirme pas l'usufruit mais seulement l'administration du monopole. Les bénéfices du monopole seront versés à l'Etat et la compagnie ne touchera qu'une commission de recouvrement. Il importe d'être bien d'accord sur ce point. L'Etat ne concède pas le monopole à une entreprise moyennant le paiement d'une redevance quelque soit son mode de calcul. Il désire que les bénéfices exceptionnels de l'industrie du pétrole fassent retour à l'économie nationale dont l'évolution et le progrès en ont permis seuls la réalisation au lieu d'être confisqués par des particuliers. Autrement le Monopole n'atteindrait pas son but et les abus se poursuivraient malgré leur atténuation ».

Le terme de « Compagnie Fermière » qui sert à désigner la société adjudicataire ne doit donc pas nous induire en erreur. Ce n'est pas le Monopole qui est affermé mais son administration. Tous les risques sont courus par l'Etat qui, sous réserve de quelques particularités, que nous examinerons plus loin, touche l'excédent des recettes sur les dépenses et se comporte en véritable maître de l'affaire.

La Compagnie Fermière, telle que la conçoit le décret, se présente donc sous la forme d'une régie intéressée, rémunérée seulement par une commission sur les recettes.

Si l'Etat a recours à elle et n'administre pas lui-même, c'est surtout pour se procurer sans bourse délier, les fonds nécessaires aux expropriations et au financement des opérations commerciales. Il conserve la haute main sur l'affaire et exerce sur son administration et son fonctionnement le contrôle le plus étroit. Aussi la Compagnie Fermière a-t-elle un caractère étatique si marqué qu'elle s'apparente de très près aux établissements publics.

Par la création du monopole, le Directoire entendait réagir contre l'emprise du capital et de la main-d'œuvre étrangère sur l'industrie du pétrole ; aussi le décret n'admet-il au concours que des Espagnols ou des sociétés essentiellement espagnoles et gérées par des Espagnols.

Quant à la Compagnie Fermière, elle devra prendre obligatoirement la forme anonyme.

Toutes les actions seront nominatives et ne pourront appartenir qu'à des nationaux. Le Conseil d'administration veillera au respect de cette règle et tous les transferts seront subordonnés à son approbation.

Les étrangers qui, à un titre ou à un autre, deviendraient propriétaires d'actions de la société devront les tenir à la disposition du Conseil.

Si ce dernier ne trouve pas d'acquéreur espagnol, il amortira le titre en tenant compte de sa valeur effective.

Le président et les membres du Conseil d'administration seront espagnols ainsi que le personnel dirigeant, et, par personnel dirigeant, on entend celui dont les émoluments annuels dépassent 10.000 pesetas ; le petit personnel sera également espagnol pour les 90 % de son effectif.

Le capital de la Compagnie Fermière ne devait pas être inférieur à 125 millions de pesetas, non compris les réserves ni la participation attribuée gratuitement à l'Etat. Cette participation devait atteindre au moins 30 % du capital social.

Le décret interdit formellement à la Compagnie d'émettre des obligations et soumet à l'autorisation du Ministre des Finances les augmentations comme les diminutions de capital, ainsi que l'octroi de tout crédit bancaire.

L'article 10 prend les mesures nécessaires pour transférer à la Compagnie Fermière l'actif des sociétés pétrolières. Il prévoit à cet effet l'expropriation de tous les dépôts, approvisionnements, usines et installations diverses servant à l'importation, aux manipulations, au stockage et à la distribution des produits pétrolifères.

Ces divers éléments seront pris en charge par la Compagnie Fermière après leur estimation par le jury d'expropriation.

Le montant des expropriations sera versé aux ayants droit et à leur gré, soit en espèces, soit en actions de la Compagnie Fermière, mais seulement aux ressortissants espagnols, et sans que les actions qui leur seraient remises à ce titre puissent dépasser 40 % du capital social.

Des difficultés de tout ordre devaient surgir à propos de ces expropriations ; ainsi consacrons-nous un chapitre spécial à cette épineuse question et nous bornons-nous ici à cette indication d'ordre tout à fait général.



Une des questions les plus importantes à régler était celle des rapports à établir entre la Compagnie Fermière et l'Etat.

Ce dernier exerce d'abord tous les droits que lui confère sa qualité d'actionnaire ; c'est ainsi qu'il est représenté au Conseil d'administration par un nombre d'administrateurs proportionnel au montant de sa participation ; une seule restriction : les actions ordinaires jouissent pour leur nominal, en cas de dissolution, d'un droit de préférence sur le boni de liquidation.

Mais c'est surtout par l'intermédiaire du délégué du Gouvernement que l'Etat exerce son contrôle.

Ce délégué assiste la Compagnie Fermière dans tous ses actes et exerce sur elle la tutelle la plus étroite. Il a les pouvoirs les plus étendus et peut intervenir « dans tout ce qui concerne l'exploitation du monopole » de sorte que la Compagnie Fermière n'a pour ainsi dire aucune indépendance ni pouvoir de décision.

Le délégué du Gouvernement assiste d'abord aux réunions du Conseil d'administration et peut y proposer toutes mesures ou réformes qu'il jugera convenables. Il n'a pas voix délibérative mais un droit de veto suspensif sur toutes les décisions du Conseil d'administration qu'il estimerait contraires aux intérêts de l'Etat. Si le Conseil refuse de s'incliner le Ministre des Finances tranche le différend.

Le délégué du Gouvernement remplit également auprès de la Compagnie Fermière le rôle qu'assumerait, dans un ministère ou une administration publique, un contrôleur des dépenses engagées. Tous les actes comportant l'enga-

gement d'une dépense, si minime soit-elle, sont soumis à son approbation et à celle du Ministre des Finances lorsqu'elle dépasse 50.000 pesetas. Enfin les crédits nécessaires à l'achat de gisements devront être autorisés par le Conseil des ministres.

L'immixtion du Gouvernement dans les affaires de la Société est donc aussi poussée que possible ; elle se manifeste aussi étroitement dans le choix des administrateurs et du haut personnel dont toutes les nominations sont soumises à l'agrément du Ministre des Finances ; quant au petit personnel, ses appointements font l'objet d'un barème approuvé par le Conseil des ministres.

Il était facile de s'imaginer que ce personnel, et plus particulièrement le personnel dirigeant, ne serait pas à l'abri des fluctuations politiques, et, qu'à chaque changement ministériel, une nouvelle équipe remplacerait celle qui aurait cessé de plaire.

Non seulement la Compagnie Fermière était soumise au contrôle bureaucratique et tracassier des administrations publiques, ce qui lui enlevait déjà toute souplesse et toute initiative, mais elle avait encore sur ces administrations une infériorité manifeste tenant à l'instabilité de son personnel.

Le décret prévoyait en effet que le personnel n'aurait pas qualité de fonctionnaire et ne jouirait d'aucune des prérogatives attachées à ce titre (pension d'Etat, bonifications pour temps de service, etc...)

*
* *

La rémunération de la Compagnie est prélevée sur le « produit net » du monopole. Elle consiste en :

1^o Un intérêt de 5 % sur le capital social ;

2^o Une prime ou commission de 4 % sur le produit net ; cette prime est portée à 5 % sur la tranche dépassant 75 millions de pesetas et à 6 % sur celle qui dépasse 150 millions de pesetas.

Si la rémunération ainsi calculée (intérêt et commission) dépasse 10 % du capital social, y compris la participation de l'Etat, ce dernier prélève sur le surplus le quart des sommes distribuées ; ce prélèvement est porté à 50 % lorsque la rémunération dépasse les 15 % du capital social.

Pour déterminer le produit net servant au calcul de sa rémunération, la Compagnie doit établir chaque année, sous le contrôle du délégué du Gouvernement, un compte de gestion où sont portées toutes les recettes et dépenses qu'elle effectue pour le compte de l'Etat.

Pour stimuler la Compagnie Fermière et l'inciter aux économies, certaines dépenses telles que les pertes par avaries et évaporations ne figurent pas au compte de gestion et restent entièrement à sa charge.

Il en est de même, mais dans une mesure assez faible, des appointements et salaires du personnel dont la Compagnie prend à sa charge à partir de la dixième année du contrat une certaine quotité.

Cette quotité, fixée à 2 % pour la première année d'application, augmentera chaque année de 2 % pour atteindre un plafond de 20 %.

Figurent parmi les dépenses entrant en ligne de compte pour la détermination du produit net : le prix d'achat des pétroles bruts ou raffinés et de tous les autres produits vendus par le Monopole ; le cas échéant, les frais de raffinage et de traitement, les frais de transport et en général tous les frais d'exploitation ainsi que l'intérêt statutaire de 5 % attribué aux actions.

Cette énumération ne comprend pas les droits de douane, qu'il s'agisse des pétroles et dérivés ou de l'outillage et de la machinerie. Il était plus simple d'en exempter la Compagnie pour éviter que l'Etat ne se paie des droits à lui-même.

Quant aux dépenses de premier établissement, elles sont pour la plupart distraites du compte de gestion qui en supporte seulement l'amortissement.

La Compagnie Fermière en fait l'avance et remplit ainsi son rôle de bailleur de fonds. De son côté, l'Etat assure à ses recettes une plus grande stabilité.

Le décret prend le soin d'énumérer ces dépenses : montage de raffineries, acquisition de gisements pétrolifères, et de tanks-steamers, achats d'immeubles et d'outillage fixe.

Les amortissements sont fixés chaque année par le Ministre des Finances. Chose curieuse, il leur est assigné une limite qu'ils ne peuvent dépasser.

15 % pour les gisements.

5 % pour les tanks-steamers.

4 % pour les machines.

2 % pour les immeubles,

leur total sera toujours inférieur au cinquième du produit brut annuel.

En fin de contrat, l'Etat devra rembourser à la Compagnie les frais de premier établissement dont elle a fait l'avance sous déduction des amortissements effectués.

Le contrat peut d'ailleurs être résilié à toute époque par le Conseil des ministres dont la décision n'a pas à être motivée et reste sans appel. Si la liquidation ne permet pas le remboursement du capital social, l'Etat s'engage à parfaire la différence.

En cas de manquement volontaire à l'une quelconque

des clauses du contrat, le Ministre des Finances peut aussi en poursuivre la résiliation devant le Conseil d'Etat et réclamer pour l'Etat des dommages-intérêts.

* * *

Dans la pensée du Directoire, la création du Monopole devait être l'amorce d'une politique pétrolière réalisatrice.

L'article 9 du décret résume cette politique en quelques dispositions et impose à la Compagnie Fermière les obligations correspondantes ;

1° développer la prospection du sous-sol espagnol ;

2° encourager la distillation de la houille, des lignites, tourbes et schistes ainsi que la production du benzol par les usines à gaz ;

3° fabriquer un carburant à base d'alcool... « quand l'intérêt général et celui de la viticulture l'exigeront » ;

4° former des cadres techniques ;

5° constituer les stocks de pétrole nécessaires à la consommation du pays pendant 4 mois et à celle de la Défense Nationale (guerre, aviation et marine) pendant un an ;

6° doter le Monopole, dans un délai de cinq ans, des navires citernes nécessaires pour transporter en Espagne tout le pétrole importé ;

7° rénover en Espagne l'industrie du raffinage et lui donner une extension telle que, dans un délai de cinq ans, tous les pétroles et dérivés consommés dans le pays soient raffinés en Espagne ;

8° acheter des gisements de pétrole, prendre des participations ou s'assurer le contrôle d'entreprises pétrolifères dans les pays producteurs, notamment en Amérique Latine ;

9° réorganiser en Espagne le réseau de distribution et l'adapter aux besoins de la consommation ;

10° créer un service spécial de répression de la contrebande.

Nous verrons plus tard qu'il y a loin de la coupe aux lèvres et que la plupart de ces dispositions devaient rester lettre morte.

Le décret énumérait ensuite les points essentiels dont l'appréciation permettrait de classer les concurrents.

Ces points étaient les suivants :

— importance de la participation de l'Etat dans le capital et dans les bénéfices de la Compagnie,

— capital de l'entreprise et importance de sa rémunération,

— délai demandé par elle pour la construction des raffineries et des tanks-steamers,

— volume des stocks à constituer et sécurité qu'ils présentent au point de vue Défense Nationale,

— prix d'achat, origine et qualité des produits monopolisés et, d'une façon plus générale, toutes circonstances comportant un avantage pour l'Etat ou pour le consommateur.

* * *

Le concours prévu pour l'adjudication fut annoncé par la *Gaceta* cinq jours après la parution du décret. Pour soumissionner, il fallait verser préalablement à la Caisse des Dépôts et Consignations un cautionnement de 2 millions de pesetas restituable en fin de contrat. Les soumissions devaient parvenir dans les deux mois au conseil chargé de les examiner.

Le Conseil comprenait les directeurs généraux du Timbre, du Contentieux d'Etat, des Douanes et des Revenus Publics.

Les Ministres des Finances, de la Guerre, de la Marine et du Fomento (Agriculture et Commerce) y étaient représentés ainsi que le Tribunal suprême et le Conseil National des Combustibles.

L'adjudication devait être prononcée dans un délai de quinzaine ; un décret rendu en Conseil des ministres, après rapport du Conseil d'Etat, toutes Chambres réunies, la rendrait ensuite officielle.

Le Gouvernement se réservait la faculté d'écarter l'ensemble des soumissions s'il les estimait contraires à l'intérêt public.

Sa décision serait irrévocable et ne comporterait pas d'appel.

Six propositions parvinrent au Conseil. Elles émanaient des groupes suivants :

1° un consortium formé par les principales banques d'Espagne, en tête desquelles figurait la Banque Urquijo,

2° la Banque Arnus,

3° un groupe d'importateurs d'huiles de graissage appuyé par l'« International Banking Corporation »,

4° la Banque Centrale avec M. Echevarrieta et la firme Novela,

5° la Sociedad Española de Compras y Fletamentos (Compraflet), la Sociedad Petrolifera Española et la Compagnie Transméditerranéenne,

6° la Société Espagnole de Combustibles Liquides.

Quatre de ces propositions s'écartaient notablement des dispositions les plus impératives du décret ou suggéraient des modifications qui en bouleversaient complètement l'économie.

Elles invoquaient pour cela une déclaration toute récente aux termes de laquelle le Gouvernement s'enga-

geait à retenir toutes les initiatives compatibles avec l'intérêt général et avantageuses pour lui.

Après avoir mis en doute leur recevabilité, le Conseil se décida pourtant à les examiner.

Pour classer les concurrents, il procéda, nous dit son rapport, par éliminations successives, écartant d'abord les propositions qui rejetaient l'idée fondamentale de monopole pour ne retenir que les autres. Il élimina ensuite celles qui ne lui paraissaient pas offrir des conditions suffisamment avantageuses pour le Trésor, qu'elles fussent ou non conformes aux dispositions du décret loi.

L'examen comparatif des dernières propositions devait lui permettre enfin de prononcer l'adjudication.

La soumission N° 3 présentée par les importateurs d'huiles de graissage fut écartée la première ; elle ne traitait qu'un aspect du problème : celui des lubrifiants.

Ces produits répondent à des besoins si variés qu'ils en existe sur le marché une gamme très étendue. Ils se distinguent entre eux tant par la diversité des caractéristiques techniques que par leur qualité et leur prix de vente. Aussi la distribution et la vente des lubrifiants demande-t-elle une organisation plus complexe que celle des combustibles liquides.

C'est ce que faisaient valoir les raffineurs d'huiles de graissage, en soulignant tout l'intérêt qu'il y avait selon eux à séparer les deux questions.

Ils proposaient de former entre eux une société mère à laquelle l'Etat concéderait son monopole d'importation. Cette société revendrait à chacun de ses membres les matières premières répondant aux besoins de leur fabrication en y ajoutant une taxe dont l'Etat aurait fixé librement le quantum.

La Compagnie fixait elle-même ses prix de vente en majorant ses prix de revient (prix d'achat, frêt, assurances, taxe d'Etat, coulage, évaporation, etc...) des sommes lui permettant d'assurer à son capital social un intérêt de 5 % et de couvrir ses frais d'exploitation. Le coefficient de majoration restait à déterminer ; il ne devait pas laisser à la Compagnie Fermière un bénéfice industriel dépassant le dixième de son capital social. Le surplus serait acquis au Trésor, le cas échéant.

A l'intérieur, le commerce des lubrifiants restait libre.

La proposition présentait de graves lacunes ; le capital social n'était même pas fixé, la soumission indiquait seulement qu'il permettrait à la Société de remplir son rôle.

Ce rôle était celui d'un simple commissionnaire à l'importation dont l'utilité, indépendamment de tout autre considération, n'apparaissait à personne.

Elle ne respectait aucune des dispositions fondamentales du décret. Aussi n'avait-elle aucune chance d'être agréée, en supposant même que le Directoire se laissât influencer par les arguments plus ou moins probants qui pouvaient militer en faveur d'un examen distinct du problème des lubrifiants.

* * *

Venait ensuite la proposition N° 5 présentée par « Compraflet » dont nous connaissons les attaches avec la Standard-Oil de New-Jersey, la Sociedad Petrolifera Española, filiale de la Shell, et la Compagnie Transméditerranéenne.

Nous savons que cette dernière société partageait avec la Banque Arnus le capital de Porto-Pi. La bonne harmonie

était loin de régner entre les deux associés ; au dernier moment une discussion plus grave s'éleva et ils ne purent se mettre d'accord sur les termes de la soumission que devait présenter Porto-Pi. La Banque Arnus, titulaire du fameux contrat d'exclusivité avec les Soviets, fit une proposition distincte tandis que la Compagnie Transméditerranéenne se rapprochait de « Compraflet » et de la Petrolifera Española pour présenter la proposition 5 que nous examinons actuellement.

Cette proposition offrait avec la précédente beaucoup d'analogie ; elle la complétait même dans une certaine mesure puisqu'elle s'occupait principalement des combustibles liquides et suggérait au Directoire de laisser aux entreprises d'huiles de graissage le commerce de leurs produits. Elle était [aussi rédigée par des techniciens dont le passé commercial constituait la plus sûre des garanties mais, au lieu d'une régie intéressée, elle proposait seulement un régime de liberté contrôlée. Elle avait également pour mérite d'éviter à l'Etat de recourir aux expropriations.

Les trois compagnies proposaient la création d'une société civile entre tous les importateurs de combustibles liquides installés en Espagne avant le 30 juin 1927 et exerçant leur activité depuis un an au moins.

Chaque sociétaire aurait ainsi conservé son autonomie commerciale, industrielle et financière.

La société civile aurait eu la concession du monopole des importations et ses associés celui de la distribution et de la vente.

Or, le Directoire ne voulait à aucun prix concéder le Monopole, mais seulement son administration ainsi qu'il l'avait formellement précisé dans le préambule du décret.

Le Conseil écarta donc la soumission comme ne répondant pas à l'offre de concours ; son rapport ne donne guère de précisions sur la constitution et le rôle de la société civile, mais, étant donné leur intérêt, il commente certaines des dispositions contenues dans la soumission et y trouve de nouveaux arguments pour la rejeter complètement.

Ainsi l'Etat aurait été représenté au Conseil d'administration par un seul administrateur et les administrateurs au lieu d'être tous espagnols comme l'exigeait le décret ne l'auraient été qu'en majorité seulement.

La soumission prenait soin de fixer un prix de vente maximum au consommateur. Pour calculer ce prix de vente, elle prenait pour base non pas le prix d'achat au lieu de production mais la moyenne des côtations du pétrole à New-York pendant la semaine précédente et y ajoutait les frais de toute sorte qui pouvaient grever le produit jusqu'à sa livraison au consommateur (frêt, courtage, change, assurances, coulage, droits de douane, frais de réception et de distribution, commission de vente, frais généraux des sociétaires, y compris l'amortissement de leur matériel) en plus d'un intérêt de 5 % sur le capital investi.

Ces divers éléments étaient majorés de 5 % pour laisser aux associés un bénéfice industriel. L'Etat à son tour y ajoute une taxe intérieure dont les sociétaires assurement le recouvrement pour son compte.

Le rapport se plaint du manque de précision de ce procédé ; il n'a qu'une confiance assez limitée dans la sincérité des cours officiels du pétrole à New-York et redoute que des influences mystérieuses ne viennent fausser les chiffres pour les besoins de la cause. Il trouve excessif que l'intérêt de 5 % sur le capital investi s'ajoute à la majoration de 5 % sur les frais généraux.

Les auteurs de la soumission pouvaient répondre que ces deux pourcentages n'intéressaient que les prix limite et que la concurrence maintiendrait certainement les prix de vente en deçà des prix limites.

Pour le raffinage, la société civile s'engageait à construire aux frais de ses membres les installations voulues au fur et à mesure du développement de la consommation..

Elle y mettait une condition bien naturelle et d'une logique irréfutable, c'est que le régime douanier soit consolidé jusqu'à l'amortissement complet des installations. Les raffineurs ne se souciaient pas d'investir en Espagne des capitaux considérables alors qu'il suffirait d'un trait de plume pour ruiner l'œuvre accomplie et condamner au chômage leurs usines installées à grands frais.

Elle demandait aussi que le prix de vente des produits raffinés soit majoré, pour tenir compte des sacrifices nécessaires à l'écoulement des résidus les plus difficiles à valoriser étant donné l'étroitesse du marché espagnol et la nécessité d'en exporter la majeure partie.

La société civile était disposée à étudier dès à présent avec le Gouvernement les mesures à prendre pour la création d'une flotte pétrolière nationale dans le délai fixé. Elle contribuerait aussi à la prospection du sous-solespagnol à la condition que les recherches soient conduites par l'Institut Géologique et non plus au petit hasard et sans aucune méthode comme l'habitude paraissait avoir été prise en Espagne. Les dépenses correspondantes seraient comprises dans ses frais généraux.

L'appui des trusts donnait à cette proposition un sérieux avantage et assurait la continuité et la sécurité du ravitaillement. Sans doute le Directoire pouvait-il exiger que leur coopération ne fut pas exclusive et demander pour cela des garanties supplémentaires.

Quoi qu'il en soit, et malgré ses lacunes, la soumission des pétroliers présentait sur les autres soumissions des avantages techniques évidents ; elle sauvegardait dans toute la mesure du possible l'initiative et la liberté commerciale et évitait à l'Espagne les aléas du monopole. C'était là son principal mérite et nous verrons par la suite qu'il n'était pas à négliger.

* * *

La sixième proposition, ou, si l'on veut, la troisième dans l'ordre de classement, était présentée par la « Société Espagnole des Combustibles Liquides et dérivés » ou « Seclyd » avec l'appui de la Banque Arnus Gari de Barcelone.

La Compagnie Fermière, telle que la concevait la « Seclyd », avait un capital de 125 millions de pesetas dont la moitié serait remise gratuitement à l'Etat.

Elle disposerait aussi de 100.000 parts de fondateurs dont 50.000 appartiendraient à l'Etat.

C'était là beaucoup de générosité mais ce que la « Seclyd » donnait d'un côté, elle le reprenait de l'autre puisqu'elle réclamait pour sa rémunération, en plus de l'intérêt légal de 5 %, 20 % du produit net du monopole. Il est vrai que la « Seclyd » garantissait à l'Etat un minimum de recettes de 60 millions de pesetas par an et s'engageait à prélever sur ses propres bénéfices une somme de 2 à 3 millions par an pour les consacrer à la prospection du sous-sol espagnol.

La « Seclyd » contrôlait en Roumanie d'importantes entreprises de production qui lui auraient permis, disait-elle, de couvrir tous les besoins de l'Espagne ; elle avait aussi obtenu, en prévision du concours, plusieurs options sur de riches terrains pétrolifères en Amérique latine.

Elle mettait ses pétroles à la disposition du monopole avec un rabais de 10 à 15 % sur les prix C.I.F. Puerto-Español et lui ferait ainsi réaliser une économie annuelle de 6 à 8 millions, en prenant pour base une consommation de 400.000 tonnes.

La «Seclyd» possédait en Castille d'importants gisements de schistes bitumeux. Elle était prête à les exploiter et à verser à l'Etat 40 % de ses bénéfices.

Aux yeux du jury, le point le plus faible de la soumission concernait le raffinage et la prudente réserve témoignée par la «Seclyd» à cet égard.

Elle déclarait seulement « qu'elle se soumettrait aux dispositions du décret et était prête à monter des raffineries ».

Le jury lui reproche de ne pas dire explicitement que ces raffineries seront installées en Espagne car la «Seclyd» possédait déjà des raffineries en Roumanie et ne devait pas tenir outre mesure à en créer de nouvelles dans la Péninsule.

Il lui aurait d'ailleurs été impossible d'alimenter ces raffineries avec le pétrole qu'elle possède en Roumanie, car le Gouvernement roumain, pour réserver à ses nationaux le bénéfice du raffinage, interdit l'exportation du brut.

Pour obtenir que cette interdiction soit levée en sa faveur, comme elle l'a été en faveur de l'Italie, l'Espagne aurait été obligée d'accorder à la Roumanie des compensations commerciales qu'elle se refusait d'envisager pour l'instant.

La «Seclyd» proposait enfin de construire une flotte pétrolière pouvant assurer le transport de 240.000 tonnes par an, chiffre jugé insuffisant par le jury d'adjudication prévoyant pour l'avenir un accroissement notable de la consommation.

Aussi la soumission ne put être retenue, le rapport ayant conclu qu'elle allait à l'encontre des intérêts de l'Etat sur tous les points où elle s'écartait des règles fixées par le concours.

*
* * *

La Banque Arnus dont nous examinons maintenant la soumission avait, comme nous le savons, passé avec le Syndicat du Naphte Russe un contrat lui assurant l'exclusivité de l'importation et de la vente du pétrole soviétique en Espagne.

Cela lui assurait un avantage considérable, car il était indispensable, comme nous le verrons un peu plus tard, de traiter avec les Russes pour assurer normalement le ravitaillement de l'Espagne une fois que les trusts en auraient été évincés.

En prévision du concours, la Banque Arnus avait passé avec le Syndicat du Naphte (devenu le Naphte Export) un nouveau contrat aux termes duquel ce dernier s'engageait, au cas où elle serait déclarée adjudicataire, à lui fournir pendant cinq ans les quantités qu'elle estimait nécessaires pour couvrir 70 % au moins de la consommation espagnole (300.000 tonnes pour la première année avec une progression de 20 % pour chacune des années suivantes) avec un rabais de 10 % sur les cours mondiaux, sauf pour le mazout.

La Banque Arnus faisait allusion à la possibilité que le Syndicat du Naphte aurait fait miroiter à ses yeux de payer en marchandises les pétroles soviétiques, ce qui aurait permis à l'Espagne d'équilibrer sa balance commerciale en lui évitant chaque année d'exporter les capitaux consi-

dérables qu'elle verse à l'étranger pour se procurer des combustibles liquides.

Malheureusement la Banque Arnus n'étayait ses promesses de compensation d'aucune donnée précise. Le Conseil estima aussi que l'Espagne ne pouvait tomber ainsi sous la dépendance d'un fournisseur unique sans compromettre la sécurité de son ravitaillement et s'exposer aux pires aventures en cas de conflit européen.

Parmi les grandes voies maritimes, le détroit des Dardanelles est certainement une des plus aléatoires et des plus menacées. La moindre étincelle dans les Balkans peut en amener la fermeture et empêcher le pétrole russe de parvenir en Espagne.

Ce n'était pas le seul grief fait à la Banque Arnus ; sa proposition trop peu étudiée ne faisait aucune allusion au problème des transports et à celui des succédanés.

Il était fatal qu'elle serait rejetée. La Banque Arnus le savait bien et n'avait, comme personne d'ailleurs, la moindre illusion sur l'issue du concours. En présentant une soumission, elle rappelait, une fois de plus, qu'elle avait pour trois ans le monopole de l'importation et de la vente du pétrole russe en Espagne et qu'elle entendait se prévaloir de son contrat d'exclusivité quoi qu'il arrive. Elle renforçait ainsi sa situation en prévision des marchandages et des contestations qui s'annonçaient déjà.

* * *

Après avoir éliminé les quatre premières propositions parce qu'elles ne respectaient pas les termes du décret ou qu'il les jugeait incompatibles avec l'intérêt général, le jury d'adjudication, suivant en cela la règle qu'il s'était

fixée, compare entre elles les deux premières propositions : celle de la Banque Centrale et celle du Consortium des Banques pour en dégager les points faibles comme les avantages réciproques.

On peut se demander s'il était bien nécessaire de faire ce rapprochement car la décision finale ne faisait aucun doute.

Le Directoire était trop soucieux de ménager le Consortium, dont la puissance financière était considérable, et qui groupait trente et une des banques les plus importantes du pays. Les besoins du Trésor et la nécessité de financer son programme de travaux publics l'obligeaient à beaucoup de circonspection à leur égard, pour ne pas dire plus.

Aussi ne pouvait-on nier que la première proposition bénéficiât d'un préjugé favorable.

Ce préjugé devait l'emporter sur toutes les autres considérations et non pas les quelques divergences pouvant exister entre les deux soumissions calquées, l'une comme l'autre, sur le type de Compagnie Fermière proposé par le décret.

Il fallait cependant respecter les règles du jeu et motiver la décision, qu'elle eut été prise ou non à l'avance.

Les deux propositions, celle du Consortium comme celle de la Banque Centrale, prévoyaient la création d'une Compagnie Fermière au capital de 150 millions de pesetas en plus de la participation de l'Etat.

Tandis que la Banque Centrale offrait à l'Etat au titre de cette participation une somme de 50 millions, le Consortium proposait seulement 45 millions de pesetas mais rachetait cette infériorité par un versement immédiat de un million de pesetas en argent liquide à titre de commission.

Les deux concurrents amélioraient, l'un comme l'autre,

les conditions du concours en chiffrant la participation de l'Etat aux bénéfices de l'entreprise.

Le Consortium versait à l'Etat le quart de ses bénéfices lorsque la rémunération du capital actions, y compris l'intérêt légal, serait compris entre 8 et 10 %.

Au-dessus de 10 %, il lui abandonnait la moitié de ses bénéfices.

Quant à la Banque Centrale, elle versait à l'Etat 50 et 75 % de ses bénéfices mais seulement lorsque la rémunération du capital actions dépassait 10 ou 15 % du capital.

A la vérité, l'hypothèse de bénéfices aussi élevés reposait sur une base bien fragile et la Banque Centrale ne courrait pas grand risque à se montrer aussi libérale. Elle l'était plus en garantissant à l'état un minimum de recettes de 70, 80 et 90 millions de pesetas pour les trois premières années du monopole.

Mais où la Banque Centrale marquait un avantage beaucoup plus sérieux, c'était en ne demandant qu'une commission de 4 % sur le « produit net » du monopole quelqu'en soit le montant.

Le Consortium était plus exigeant et réclamait 4, 5 et 6 % sur la partie du « produit net » inférieure à 75 millions, comprise entre 75 et 150 millions ou supérieure à ce dernier chiffre.

Le problème du raffinage était traité d'une façon plus concrète par le Consortium.

La Banque Centrale montrait une précipitation étonnante et s'engageait à raffiner dans le délai de huit mois le tiers de la consommation nationale et la totalité en moins d'un an et demi.

Elle donnait paraît-il, beaucoup de détails mais n'indiquait pas où elle installerait ses raffineries !

Le Consortium était plus prudent et témoignait d'une plus grande compréhension du problème.

N'importe qui, disait-il, peut construire en 6 mois les raffineries permettant de couvrir 90 % des besoins du marché. Ce n'est pas là le problème qui se pose, mais celui d'asseoir l'industrie nouvelle du raffinage sur des bases économiques et saines, au lieu de se lancer dans le gaspillage ou l'à peu près.

Il faut résoudre progressivement les difficultés et, avant de raffiner sur une grande échelle, se livrer à une expérience plus modeste et former des techniciens.

Aussi le Consortium propose-t-il d'équiper immédiatement la vieille raffinerie installée de Cornella, en la dotant des unités de cracking qui lui font défaut. Il montera par la suite d'autres raffineries à Tarragone, Santander, Séville, La Corogne, Vigo, etc...

Leur construction ne pourra être envisagée avant que le Gouvernement n'ait fixé sa politique d'approvisionnement et indiqué si les contrats de fournitures qu'envisage le Consortium sont ou non compatibles avec cette politique.

On sait, en effet, que les pétroles bruts ont, suivant leur origine, une composition propre et que leur teneur en produits légers est essentiellement variable. Aussi les raffineries doivent-elles s'équiper pour le traitement de pétroles donnés, répondant à certaines caractéristiques assez peu élastiques. Pour que leur rendement soit satisfaisant, il faut naturellement assurer la continuité de ce ravitaillement, car une raffinerie outillée, par exemple, pour traiter du brut vénézuélien ne pourra traiter un brut roumain sans un complément onéreux d'outillage. Et encore condamnerait-elle au chômage total ou partiel une bonne partie de ses installations primitives.

Ce n'est pas tout, il faut agencer à l'intérieur d'une raffinerie les divers procédés de traitement (distillation, cracking, hydrogénation) de façon à obtenir une gamme de produits (essences, pétroles, gazoil, mazout) répondant aux besoins du marché. On cherche surtout à l'heure actuelle à éviter la production trop considérable des fractions les plus lourdes et des résidus dont l'écoulement se heurte aux plus grandes difficultés.

Cet ajustement de la production des différents produits à leur consommation est le problème capital qu'ont à résoudre les raffineries. Le Consortium en rendra la solution plus facile en raffinant seulement les 4/5 de l'essence consommée en Espagne et en demandant à l'importation l'appoint nécessaire pour équilibrer tous les facteurs.

Le Consortium estimait qu'il lui faudrait cinq ans pour réaliser ce programme minimum ; il examinerait plus tard la possibilité d'exporter les sous-produits et arriverait ainsi, selon toute vraisemblance, à raffiner en Espagne l'intégralité des produits livrés à la consommation.

Ni le Consortium, ni la Banque Centrale ne disposaient d'une flotte pétrolière. Tandis que cette dernière proposait d'acheter à l'étranger les unités voulues ou d'en confier la construction aux chantiers navals de Cadix, le Consortium avait l'intention d'ouvrir un concours entre tous les chantiers navals espagnols et de se procurer uniquement, dans un délai de trois ans, des navires de construction nationale. Il prévoyait une capacité annuelle de transport de 416.000 tonnes, dépassant encore de beaucoup la consommation actuelle.

En attendant, il donnerait, pour ses affrètements, la préférence au pavillon national et achèterait tous les navires citernes que lui offriraient à des conditions raisonnables les armateurs espagnols.

Les deux concurrents envisageaient différemment le problème du ravitaillement en combustibles liquides.

Aux yeux de la Banque Centrale, la surproduction de pétrole dans le monde irait en croissant et accentuerait encore la baisse des prix.

Aussi lui paraissait-il superflu, sinon imprudent, de se lier aux producteurs par des contrats de longue durée, même prévoyant des rabais plus ou moins importants sur les cours officiels, alors que le marché libre offrait des avantages équivalents, sinon supérieurs. C'est ainsi, disait-elle, que plus de cinquante producteurs américains indépendants lui avaient déjà proposé leurs produits.

A toute éventualité, la Banque Centrale s'était acquise de la société française « La Semeuse » la promesse de subvenir à tous les besoins du Monopole.

Le Consortium, au contraire, énumérait tous les contrats qu'il avait passés en vue de l'adjudication, tant avec les producteurs américains qu'avec les roumains, et même avec le Syndicat du Naphte Russe, quoique ce dernier ait passé avec la Banque Arnus le contrat d'exclusivité que nous connaissons et dont nous reparlerons par la suite.

Les deux propositions se bornaient ensuite à des généralités en ce qui concerne la distillation des lignites, les mélanges d'alcool, le carburant national et la prospection du sous-sol espagnol, etc...

Le Consortium avait prévu la création d'une société hispano-vénézuélienne qui rechercherait en Amérique latine des sources de production autonomes. Il avait aussi obtenu en Roumanie, paraît-il, des concessions fort intéressantes sur de riches terrains pétrolifères.

* *
* *

Usant des pleins pouvoirs qui lui étaient donnés, le Conseil estima que la proposition du Consortium répondait plus étroitement aux intentions du Directoire et à l'esprit du décret-loi. Il estimait aussi que la puissance financière de ses adhérents lui permettrait facilement de souscrire, le cas échéant, aux augmentations de capital et d'accorder à la Compagnie Fermière les crédits nécessaires pour assurer la bonne marche de l'affaire.

Le Conseil invitait cependant le Consortium à se contenter d'une commission uniforme de 4 % sur le produit net, quel qu'en soit le montant, et non plus cinq et six pour cent sur les tranches supérieures.

Ayant ainsi rempli sa mission dans le délai de quinze jours qui lui était imparti, il prononça, par provision, l'adjudication en faveur des banques, sous réserve d'un avis conforme du Conseil d'Etat et de la sanction royale.

En marge de sa proposition, le Consortium faisait quelques suggestions qu'il n'est pas sans intérêt d'examiner.

Il demandait tout d'abord que les pertes par avaries, coulage ou évaporation soient déduites du produit net.

De deux choses l'une : ou ces pertes sont inférieures à un certain pourcentage et rentrent normalement dans les frais d'exploitation, ou elles ont un caractère de cas fortuit et peuvent être couvertes par une assurance. Dans un cas comme dans l'autre il semble équitable de les porter en déduction du produit net.

Le Conseil retint seulement le second chef de la demande et invita le Gouvernement à préciser dans le contrat d'adjudication le critérium permettant de définir les pertes par cas fortuits à déduire du produit net.

Le Consortium demandait aussi que les sondages soient considérés comme dépenses amortissables (1 % seulement par an) ainsi que les essais de distillation et les frais exposés pour la formation des cadres techniques (10 % par an).

Il proposait, en second lieu, pour certains matériels, une échelle d'amortissement correspondant à la valeur d'usage au lieu du taux dérisoire de 4 % adopté uniformément par le décret du 28 juin.

Cette échelle était la suivante :

outillage	15 %
emballages	25 %
distributeurs	8 %
wagons-citernes	8 %
camions	20 à 25 %,

elle prévoyait aussi, pour les frais de constitution, un amortissement de 5 % et pour les comptoirs, dépôts et magasins le taux de 4 % au lieu de 2 %.

Le Conseil d'adjudication ne fit aucune difficulté sur le premier point, estimant que l'Etat avait tout intérêt à sacrifier l'avenir pour le présent en augmentant le volume des dépenses amortissables pour se procurer immédiatement le plus de ressources possibles.

Sur le second point il fut naturellement plus réticent ; il n'avait pas les connaissances techniques voulues et c'était là, disait-il, l'affaire du Gouvernement ¹.

1. La question ne fut tranchée qu'après plusieurs années et l'échelle d'amortissement fixée par l'art. 14 du décret d'adjudication fut complétée de la façon suivante par un décret approuvé au Conseil des Ministres le 18 mai 1931.

Emballages	25 %
Distributeurs	15 %
Réservoirs et matériels ferrovière mobile .	7 %
» » fixe	5 %
Automobiles et camions	30 %
Etudes et projets	35 %
Mobilier	5 %
Frais d'expropriation	10 %

Un peu plus tard le taux d'amortissement des immeubles et constructions fut porté de 2 à 4 % et l'on admit même pour les terrains un amortissement de 2 %.

Le Consortium demandait enfin que les pouvoirs du délégué du Gouvernement fussent précisés et que le Gouvernement mît à l'étude la suppression des droits d'octroi (consumos). La Compagnie Fermière tiendrait compte aux municipalités des recettes qui leur échapperaient dorénavant, en prenant pour base les perceptions effectuées au cours de l'année 1927.

* * *

Le dossier de l'adjudication fut transmis au Conseil d'Etat ; il était accompagné d'une motion rédigée par les délégués au Conseil des Ministres de la Guerre et de la Marine.

Ces derniers demandaient que leurs départements respectifs eussent toute liberté de constituer, où bon leur semblait, des approvisionnements de combustibles. Le transport et la distribution de ces approvisionnements s'effectueraient sous leur contrôle exclusif.

C'est aux représentants de ces deux ministères qu'il appartiendrait aussi de vérifier l'existence des stocks de pétrole pour les besoins de la Défense Nationale. En cas de guerre ou de troubles graves, ils pourraient en prononcer la réquisition.

La motion prévoyait enfin qu'un accord devait intervenir avec la Compagnie Fermière à propos des prix de cession, des conditions de stockage et de livraison des produits nécessaires à l'armée ou à la marine.

Il ne fallut guère plus de quinze jours au Conseil d'Etat pour donner son avis. Une gestation aussi précipitée était bien sujette à caution et ne pouvait offrir beaucoup de garantie. Mais le temps pressait et le Directoire se souciait surtout de gagner de vitesse les concurrents malheureux

dont l'agitation bien compréhensible lui donnait déjà beaucoup d'inquiétudes.

Le Conseil d'Etat entérina purement et simplement la décision du Conseil d'adjudication. Il demanda au Gouvernement d'examiner d'un peu plus près si la Compagnie Fermière était réellement à même d'assurer, dès à présent, le ravitaillement de l'Espagne en combustibles liquides et de préciser, dans le contrat d'affermage, les diverses mesures proposées par les Ministres de la Guerre et de la Marine.

Le consortium ayant donné, paraît-il, tous les apaisements voulus et accepté de réduire à 4 % sa commission sur le « produit net » du Monopole, quelqu'en soit le montant, l'adjudication fut rendue officielle par décret, le 17 octobre 1927.

Les formalités de constitution furent achevées le 24 octobre et la Compagnie prit la dénomination officielle de « Compañia Arrendataria del Monopolio de Petroles S.A. » (C.A.M.P.S.A.).

CHAPITRE III

LA PERIODE INTERIMAIRE LES EXPROPRIATIONS

Le Monopole devait commencer officiellement ses opérations le 1^{er} janvier 1928 et il ne restait guère plus de deux mois pour assurer la transition entre les deux régimes.

Il appartenait à la Direction Générale du Timbre, aux termes du décret d'adjudication, de prendre les mesures appropriées et de veiller à ce que les approvisionnements en combustibles liquides ne vinssent pas à manquer.

Elle devait régler, sous le contrôle du Ministre des Finances, tous les incidents qui pourraient surgir à propos de l'importation, de la distribution des produits et de leur vente au consommateur.

Le décret du 17 octobre 1928 vint élargir encore ses attributions et lui conférer les droits les plus exorbitants, comme celui de saisir immédiatement et à titre discrétionnaire les installations de toute sorte appartenant encore aux importateurs de pétrole et de placer, dans toutes les usines et dépôts, des fonctionnaires chargés de surveiller les opérations courantes. Les récalcitrants étaient passibles d'amendes élevées et leur responsabilité personnelle

pouvait être mise en jeu sous son double aspect civil ou pénal.

La Direction Générale du Timbre usa largement des droits qui lui étaient accordés ; c'est ainsi qu'elle procéda à la saisie anticipée de plusieurs installations de déchargement et de réservoirs destinés à loger les cargaisons de gaz oil et de fuel oil que le Monopole venait d'acheter en prévision de ses besoins futurs.

Le paiement de ces installations devait avoir lieu dans les formes prévues pour les expropriations.

Pour éviter toutes ces sujétions, les sociétés pétrolières avaient la faculté de demander leur mise sous séquestre anticipée. C'est ce que fit la Société Porto-Pi, dont le directeur, M. Ribas, resta en fonction et assura dès lors dans son ancienne société le rôle de commissaire du Gouvernement. Il devint plus tard directeur adjoint de la C.A.M.P.S.A., tandis que le président du Conseil d'Administration, M. Anastasio, était appelé le premier à remplir les fonctions de directeur général.

Le Directoire s'était acquis, depuis longtemps, la complicité de ces deux personnages et c'est par leur intermédiaire qu'il avait obtenu, à l'insu de tous, et par une véritable trahison à l'encontre des intérêts dont ils avaient la charge, toute la documentation nécessaire à la mise au point du nouveau régime.

Leur duplicité avait singulièrement facilité sa tâche et lui avait seule permis de surmonter les difficultés de la dernière heure.

En les appelant à la direction de la C.A.M.P.S.A., le Directoire récompensait les services considérables, mais assez peu reluisants, qu'ils lui avaient rendus.

La question capitale à résoudre était celle des approvi-

sionnements et, à cet égard, la soumission des banques ne donnait aucune des garanties désirables.

L'intervention brutale du Directoire lui avait aliéné les trusts qui contrôlent à eux seuls, soit directement, soit indirectement, la plupart des marchés d'exportation et possèdent des intérêts dans la majeure partie des compagnies de transport par bateaux-citernes.

Ce fut la plus grande maladresse du Monopole de se les rendre hostiles, au lieu de contrôler leur activité et d'en faire ses collaborateurs, plutôt que ses ennemis, suivant la formule adoptée un peu plus tard par la France et, à son exemple, par bien d'autres pays. Les conséquences ne se firent pas attendre : l'Espagne se vit menacée d'une disette de combustibles liquides et le Directoire vécut des « jours tragiques » suivant l'expression même de M. Sotello.

Pour assurer son ravitaillement, le Monopole n'avait plus qu'une ressource : le pétrole russe. Le Syndicat du Naphte forçait alors sa production et pouvait seul, à l'époque, lui livrer avec certitude et régularité les combustibles liquides dont il avait besoin.

« L'approvisionnement russe n'était pas un plat de choix, nous dit M. Sotello, mais, à ce moment, outre qu'il était avantageux, il ne pouvait être remplacé ».

« Etant donnée sa grande élasticité, il pouvait couvrir, si c'était nécessaire, les exigences de la consommation nationale totale ... et cela signifiait beaucoup »¹ !

L'Espagne n'avait pas encore reconnu les Soviets, et ce ne fut pas sans un certain froissement d'amour-propre, que le Directoire entreprit de négocier avec le Syndicat du Naphte.

Pour comble de malheur, le Syndicat du Naphte avait

1. Calvo Sotello, *op. cit.*, p.

concéder pour trois ans, à la Banque Arnus, le Monopole des importations et de la vente du pétrole russe en Espagne.

Tenu par ce contrat, il ne pouvait, sans renier ses engagements, se lier à d'autres importateurs, s'agit-il même d'un monopole d'Etat. Le Syndicat du Naphte le reconnaissait lui-même, mais tandis qu'il écrivait à la Banque Arnus : « Nous sommes toujours avec vous ; vous avez toujours l'exclusivité. Comment pouvez-vous nous soupçonner de traiter avec quelqu'un d'autre ? Infâme calomnie, que repousse du pied notre loyauté moscovite ! », il n'hésitait pas à se rapprocher du Consortium et à lui faire d'alléchantes propositions.

Les Soviets avaient compris tout de suite que le Monopole serait pour eux une excellente affaire et qu'ils pourraient en tirer au point de vue politique des avantages considérables. Tchitcherine lui-même ne déclarait-il pas à qui voulait l'entendre « qu'un procès avec une Banque française (Bauer-Marchal) valait bien une ambassade à Madrid ».

C'est ici qu'apparaît en pleine lumière le vice essentiel des monopoles d'Etat portant, comme celui des pétroles en Espagne, sur une matière première fondamentale dans un pays qui ne possède aucune production.

Avec le Monopole, le problème si ardu à résoudre pour les pays non producteurs de leur ravitaillement en pétrole se complique encore et se double, par certains de ses aspects, d'un problème de politique étrangère.

Il est soumis aux mêmes vicissitudes et ne peut plus être envisagé qu'en fonction de cette politique.

L'Espagne nous a en donné l'exemple, car les représentants du Syndicat du Naphte ne manquèrent pas de poser la question d'une reconnaissance des Soviets, au cours des entretiens qu'ils eurent à Madrid avec M. Sotello.

« J'exposai mon point de vue d'une manière nette aux représentants des Soviets, nous dit ce dernier. Nous désirions échanger leurs pétroles contre des marchandises espagnoles, principalement du liège.

« Nous espérions, comme minimum, maintenir les conditions de prix accordées à Porto-Pi.

« En parlant de la première condition, ils prêtèrent l'oreille, parlant de la reconnaissance des Soviets par l'Espagne. Il est évident que sur l'heure je repoussai l'insinuation pour être hors du débat et en dehors de mes attributions ».

Ce n'était encore, de la part des Russes, qu'un ballon d'essai, car il était impossible de brusquer les choses à ce point et de heurter aussi violemment l'opinion publique tenue naturellement à l'écart de tous ces marchandages.

A son demi-succès, le Syndicat du Naphte, certain de prendre sa revanche un peu plus tard, s'offrit la consolation de conclure une affaire particulièrement avantageuse.

« Peu de temps manquait pour que le Monopole inaugurât enfin ses opérations, continue M. Sotello, quand ses directeurs me donnèrent la désagréable nouvelle que les Russes adoptaient une attitude intransigeante ; ils offraient seulement, paraît-il, un rabais de 7 %, tandis que Porto-Pi bénéficiait d'un rabais uniforme de 10 % ».

Après bien des marchandages, le Syndicat du Naphte accorda le rabais de 10 %, mais seulement pour l'essence et « comme il n'y avait pas moyen de faire autrement, le 23 novembre, le Comité de C.A.M.P.S.A. approuvait le nouveau contrat valable pour trois ans ».

Les dessous de l'affaire furent divulgués un peu plus tard.

« Un an après, achève M. Sotello, je savais à quoi m'en tenir : les Russes avaient des complices espagnols et nous avaient joués ».

Il apprenait en effet, qu'à la même époque, le Syndicat du Naphte avait consenti à d'autres acheteurs, pour des quantités de beaucoup inférieures, des rabais sur les cours mondiaux allant jusqu'à 15 % !

Et cette opération détestable fut néanmoins, d'après M. Sotello, « l'ancre de salut, car, avant le 1^{er} janvier 1928, le contrat russe fut la seule donnée précise permettant à l'Espagne d'assurer son ravitaillement ».

Nous savions déjà que le projet de Monopole était insuffisamment étudié, mais tout commentaire atténuerait la portée de ces aveux.

Déjà, les trusts et leurs affiliés déroutaient toutes les cargaisons qu'ils avaient dirigées sur l'Espagne, et le Directeur dut notifier personnellement à leurs représentants qu'il n'hésiterait pas à leur appliquer les sanctions prévues par le décret d'octobre 1928, au cas où l'Espagne viendrait à manquer de combustible.

Le général Primo de Riviera dut même intervenir en personne auprès du Gouvernement français pour faire lever la saisie-arrêt qui frappait, à la requête de la Banque Arnus, trois navires de pétrole russe qui avaient fait escale dans le port d'Alger.

Le 31 décembre 1927, les stocks de pétrole existant dans les usines et dépôts furent inventoriés.

Leur estimation eut lieu sur la base des prix C.I.F. augmentés des frais de déchargement, emmagasinage, assurance, intérêts, etc... estimés à trois pesetas par hectolitre pour les produits blancs, et une peseta et demi pour les produits noirs.

Pour les marchandises situées aux points de vente, le prix C.I.F. fut majoré des frais de transport par chemin de fer et de 2 pesetas et demi ou 7 pesetas par hectolitre suivant la nature des produits.

Le prix de cession, ainsi déterminé, fut immédiatement payé aux ayants droit.

La soudure entre les deux régimes était assurée ... non sans mal et, le 1^{er} janvier 1928, le Monopole put commencer ses opérations.

*
* * *

Dans l'intervalle, le Directoire dut aborder un des problèmes les plus délicats à résoudre pour implanter en Espagne le Monopole du Pétrole : celui des expropriations.

Ce problème devait être envisagé sous son double aspect : intérieur d'abord, puisque tous les biens expropriés étaient situés en Espagne et international, puisqu'ils appartenaient pour la plupart à des ressortissants étrangers, sous le couvert il est vrai, de sociétés créées en Espagne et de nationalité espagnole.

Nous voyons d'abord comment se posait le problème en droit interne.

Le texte fondamental était toujours l'article 10 du chapitre premier de la Constitution espagnole de 1867 qui entourait les expropriations de toutes les garanties désirables, en les subordonnant au contrôle judiciaire et en ne les rendant définitives qu'après le paiement préalable d'une indemnité. C'est ainsi qu'elle protégeait la propriété privée contre l'arbitraire administratif.

Cet article 10, d'ailleurs reproduit par le Code civil espagnol, s'exprimait ainsi :

« La confiscation d'une propriété privée ne sera jamais imposée et personne ne pourra être privé de son bien, sauf par l'autorité compétente pour une cause d'utilité publique et toujours après l'indemnisation correspondante ».

« Si cette dernière formalité ne précède pas la confiscation, les juges aideront, le cas échéant, le propriétaire à réintégrer sa propriété ».

Le Directoire, qui sur tant d'autres points, avait déjà mis la Constitution en sommeil n'hésita pas à la violer encore une fois, estimant que, dans cette affaire, la raison d'Etat devait l'emporter sur le formalisme.

Il institua une procédure d'expropriation à caractère purement administratif et exorbitante du droit commun qui supprimait à la fois le contrôle judiciaire et le paiement préalable de l'indemnité d'expropriation.

Les explications que donne M. Sotello à ce propos ne sont guère reluisantes ; pour se justifier, ne va-t-il pas jusqu'à prétendre que le versement des intérêts a donné aux indemnités un caractère rétroactif !

En principe, l'expropriation était libre, en ce sens que les intéressés pouvaient s'y soustraire, à moins que leurs installations ne soient reconnues indispensables au bon fonctionnement du service et qu'il soit impossible de les remplacer dans le délai voulu.

Il va de soi que les intéressés ne songèrent pas un instant à s'opposer aux expropriations. Qu'auraient-ils fait de leur matériel et de leurs installations, alors qu'on leur retirait le droit de s'en servir et d'exercer le commerce qui était leur seule raison d'être ?

Les industriels eurent d'abord à dresser l'inventaire de leurs usines, dépôts et autres installations que la Compagnie Fermière devait prendre en charge le 1^{er} janvier 1928. Ils devaient indiquer en regard de chaque élément « la valeur industrielle » qu'ils lui attribuaient.

Des commissions, dites de recensement, composées d'ingénieurs détachés par le Ministère des Finances ou apparte-

nant à la C.A.M.P.S.A., vérifièrent sur place l'exactitude de ces inventaires ; ils en pointèrent les données et y consignèrent leurs propres estimations, en prenant pour base d'appréciation « la valeur comptable des divers éléments ainsi que leur valeur d'usage ».

Ce criterium était trop peu précis pour que les travaux des différentes commissions — il y en eut près d'une trentaine — fussent comparables entre eux. Composées d'éléments hétérogènes, il n'y avait entre elles aucune unité de vue ni de doctrine.

Leurs travaux furent menés avec une précipitation extraordinaire et les résultats furent encore faussés par des influences d'ordre divers. Il fut donc nécessaire de tout reviser et de tout coordonner.

Ce travail délicat fut confié à un organe centralisateur dit « Jury de valorisation ».

Ce jury fut composé de la façon suivante :

- 1° Le directeur général de la trésorerie, président.
- 2° Un représentant de la C.A.M.P.S.A.
- 3° Deux ingénieurs désignés par le Gouvernement.
- 4° Un représentant de la firme expropriée.

L'élément administratif avait ainsi la majorité et l'Etat, dans cette affaire, était, une fois de plus, juge et partie. L'exproprié était livré sans aucune garantie à l'arbitraire de l'administration. Ses récriminations furent vaines, et, seule, lui fut accordée à titre de compensation, la faveur insigne de se faire accompagner par un avocat !

Le jury de valorisation ne cacha nullement ses tendances ; ses membres reconnaissaient ouvertement qu'ils étaient là, non pour faire œuvre de justice, mais pour défendre les intérêts du Trésor.

Aux termes mêmes du décret de juin 1927, l'Etat devait payer « la valeur industrielle » des installations soumises à l'expropriation. Le jury de valorisation déclara aux représentants des diverses sociétés qu'il entendait par valeur industrielle « la valeur que le Monopole pouvait tirer des installations saisies ». Ses prétentions allaient même jusqu'à exclure de l'expropriation les installations existantes dont le Monopole était censé ne pas avoir l'emploi !

Les indemnités offertes atteignaient un chiffre dérisoire, et, dans leur grande majorité, les expropriés se pourvurent devant le Conseil des ministres qui devait se prononcer en dernier ressort.

Le Conseil des ministres avait aussi à résoudre une question des plus épineuses, celle des indemnités à accorder aux expropriés pour les éléments incorporels de leurs industries. Le décret de 1927 n'avait rien prévu à ce titre, mais les pétroliers, mis dans l'impossibilité d'exercer leur commerce et privés pour toujours des bénéfices qu'ils en tiraient, entendaient bien obtenir un légitime dédommagement.

Les chancelleries appuyèrent leurs ressortissants, et, pendant plus de 18 mois, un sourd malaise pesa sur les relations diplomatiques. Les ambassadeurs de France et de Grande-Bretagne multiplièrent leurs représentations ainsi que le chargé d'affaires des Etats-Unis.

Depuis longtemps déjà, le Quai d'Orsay avait attiré l'attention du Gouvernement espagnol sur les dispositions du traité de réciprocité diplomatique de 1862 qui assurait aux nationaux des deux pays le bénéfice d'un traitement identique. Les Français expropriés pouvaient donc s'en prévaloir pour réclamer l'application des dispositions légales touchant les expropriations.

Devant le peu de succès de ses représentations, le Quai

d'Orsay proposa au Gouvernement espagnol de recourir à l'arbitrage prévu par la Convention franco-espagnole de 1904.

Peu soucieux de s'engager dans cette voie, le Directoire refusa, alléguant que le différend avait pour l'Espagne un caractère vital, mettant en jeu sa souveraineté nationale et que, dans ces conditions, il ne rentrait pas dans le champ d'application de la convention d'arbitrage.

L'échappatoire était visible, car le principe même du monopole n'était pas en jeu, mais seulement le mode de calcul et la fixation des indemnités d'expropriations.

La situation menaçait de s'envenimer ; le Ministère des Affaires étrangères envisagea, dit-on, des représailles douanières et la suppression des avantages consentis aux travailleurs espagnols, résidant en France, pour la délivrance, au taux réduit, de leurs cartes d'identité.

Le général Primo de Riviera montra alors plus de compréhension, il fit une déclaration, assurant qu'il se montrerait « large et généreux » et admit le principe d'un supplément d'indemnité pour la valeur commerciale des entreprises expropriées.

Parmi les exportations touchant les intérêts étrangers en Espagne, celle de la Shell fut liquidée la première. Ses installations étaient toutes récentes et remontaient pour la plupart à cinq ou six années. Le Directoire en tint compte et accorda une somme de 31 millions de pesetas, dont 28,6 pour ses immeubles et matériel, et 2,4 seulement à titre de dédommagement.

L'accord, signé dans les premiers jours de 1929, prévoyait que si un autre groupe obtenait de meilleures conditions, la Shell, ou si l'on préfère la Sociedad Petrolifera Espagnola, aurait droit à des dommages et intérêts supplémentaires.

Il laissait au Gouvernement l'avantage appréciable d'emprunter à son créancier une somme équivalente au montant de sa dette et d'éviter ainsi, pour le plus grand bien de la devise nationale, une hémorragie de capitaux.

La Standard Oil reçut au titre de « Compraflot » 32 millions de pesetas par paiements échelonnés en 7 mois. A leur tour, les sociétés françaises, dont le matériel était depuis longtemps amorti, reçurent cinquante quatre millions et demi de pesetas.

Les industriels espagnols furent beaucoup moins bien partagés ; ils n'avaient aucun moyen de pression sur le Directoire, et se virent confisquer leurs biens à des prix dérisoires.

L'une de ces expropriations mérite une mention particulière ; celle de Porto-Pi, qui s'accompagna des violences les plus regrettables. Il y eut une descente de police au siège de la société dont la comptabilité fut saisie et les coffres mis sous scellés. C'est ainsi que les anciens dirigeants de Porto-Pi, passés les tout premiers au service de la C.A.M.P.S.A., rachetaient leur trahison à l'égard de leur ancienne société !

Il fallut plusieurs années pour liquider l'indemnité d'expropriation, et, le Conseil des ministres se prononça seulement le 28 avril 1930, en allouant à Porto-Pi une somme de 7.300.000 pesetas au titre des biens matériels. Un supplément devait lui être accordé pour les biens incorporels, mais le paiement de l'indemnité était subordonné au désistement de l'action judiciaire engagée devant la Cour de Paris par la Banque Arnus contre le Syndicat du Naphte, qui avait appelé en garantie la Compagnie Fermière.

La Banque Arnus s'y refusa, et la Cour d'appel de Paris condamna solidairement le Syndicat du Naphte et la C.A.M.P.S.A. à lui payer 30 millions de francs de dommages

et intérêts pour le préjudice que lui avait causé la rupture dolosive de son contrat de fournitures soviétiques.

Le Gouvernement espagnol déduisit ces 30 millions de l'indemnité allouée à Porto-Pi et s'affranchit ainsi de toutes les conséquences pécuniaires du procès. Il n'en supporta pas moins, comme son complice soviétique, l'humiliation d'avoir trempé dans une affaire dont les tribunaux français ont reconnu « le caractère suspect » et blâmé sévèrement les « agissements dolosifs » qui en ont permis la conclusion.

Finalement, et dans leur ensemble, les expropriations coûtèrent fort cher à la C.A.M.P.S.A. Elle ne pouvait utiliser à plein rendement des installations qui n'avaient pas été créées pour ses besoins, et ne répondaient plus à la concentration de l'affaire.

Ce n'était pas à cœur joie non plus qu'elle s'encombrait d'un matériel démodé et en grande partie inutilisable pour elle.

Les sociétés expropriées n'avaient pas toujours été fâchées de le lui abandonner et, tout compte fait, certaines d'entre elles purent se réjouir d'avoir conclu avec le Monopole une bien bonne affaire.

Quoiqu'il en soit, les prévisions furent largement dépassées. Au lieu des 90 millions prévus, les expropriations coûtèrent 139.220.543 pesetas. Les sociétés étrangères touchèrent 84 millions environ (y compris les intérêts et la prime de change calculée sur une partie or voisine de 5,90 pesetas par dollar) et les sociétés espagnoles 50 millions de pesetas en actions de la C.A.M.P.S.A., prises pour valeur nominale. A l'époque du paiement, ces actions faisaient prime sur le pair et coûtaient 140 pesetas environ ; il en résulta pour les expropriés espagnols une légère compensation à la défaveur dont ils avaient été l'objet.

Rien n'avait été prévu pour le personnel licencié ; devant ses récriminations, le Directoire lui alloua une indemnité globale de 1 million de pesetas.

Cette indemnité, très insuffisante, fut répartie très inégalement entre plusieurs milliers d'employés congédiés. Le personnel étranger eut surtout à se plaindre, et se vit octroyer des sommes dérisoires.

Ainsi le directeur général d'une importante société française, après avoir perdu sa situation et s'être vu contraint de quitter l'Espagne avec sa famille, toucha une indemnité de 1.000 pesetas !

* * *

Les premières années du Monopole coïncidèrent avec la chute précipitée de la devise espagnole. Certains esprits voulurent y voir une relation de cause à effet et en imputèrent la responsabilité aux trusts.

Travaillée par la presse, l'opinion les accusa d'avoir conçu une gigantesque manœuvre contre la peseta et de s'acharner à la ruine du crédit national pour satisfaire leurs rancunes personnelles.

Quoique bien séduisantes, ces allégations ne reposent sur aucun fondement. Nous avons vu déjà que la Shell, aussitôt fixée son indemnité d'expropriation, consentit au Directoire un emprunt équivalent. Ce simple fait établit à lui seul l'inconsistance d'une thèse trop visiblement inspirée pour les besoins de la cause.

Les autres indemnités ne furent payées qu'en 1929 et un transfert de 70 millions de pesetas ne peut justifier à lui seul la dépréciation continue de la devise espagnole au cours de plusieurs années.

Indépendamment des facteurs internes qui peuvent l'expliquer et dont l'examen déborderait le cadre de notre étude, il y eut certainement à l'étranger une fuite devant la monnaie espagnole qui en précipita la chute.

Cette fuite a eu pour origine des facteurs d'ordre psychologiques et, par dessus tout, l'appréhension qu'entretenait à l'étranger la politique de nationalisation à outrance suivie par le Directoire.

Le « coup des pétroles » n'était pas fait pour inspirer confiance et, au lieu de s'en tenir là, tout au moins pour l'instant, M. Sotello poursuivait dans ses discours à l'Assemblée nationale l'apologie des monopoles à l'image de celui des pétroles. Parmi bien d'autres, il citait les assurances, le charbon, le plomb, les manutentions à l'intérieur des ports, etc.

L'émotion produite à l'étranger par ces discours était considérable; en Espagne, elle semait l'inquiétude et la panique parmi les ressortissants étrangers.

Pour en limiter la portée, le général Primo de Riviera se voyait obligé, en mars 1928, de désavouer son Ministre des Finances et de déclarer publiquement que dans sa politique d'émancipation économique, l'Espagne tiendrait compte des situations acquises et sauvegarderait les intérêts étrangers.

Faisant machine arrière, il s'engageait même, pour ménager l'Angleterre qui en contrôle presque toute la production, à ne pas créer de monopole du cuivre.

Menacés tous les jours d'une éviction prochaine, les industriels et les banquiers étrangers se gardaient bien d'investir en Espagne de nouveaux capitaux et ne songeaient plus qu'à rapatrier ceux qu'ils y avaient investis jusque là.

L'épargne intérieure était insuffisante pour remplacer

ces capitaux et la rupture d'équilibre qui en résulta, entraîna avec elle la chute de la devise espagnole.

S'il y eut à l'extérieur une pression sur les cours de la peseta, il est donc puéril d'en accuser les trusts. Le Directoire, par ses brimades et son intolérance à l'égard du capital et des sociétés étrangères, en supporte seul la responsabilité devant l'histoire.

TROISIÈME PARTIE

Physionomie générale du Monopole

CHAPITRE PREMIER

LA DISTRIBUTION, ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DE LA COMPAGNIE FERMIERE

Quelques jours après l'adjudication du Monopole (le 24 octobre 1927), la C.A.M.P.S.A. put se constituer en Société Anonyme au capital de 195 millions de pesetas avec une participation entièrement libérée de 45 millions remise gratuitement à l'Etat.

Ses statuts, comme le contrat qu'elle passa un peu plus tard avec l'Etat pour entériner l'adjudication, reproduisent purement et simplement les dispositions que nous connaissons déjà pour les avoir commentées dans le chapitre consacré à l'adjudication du Monopole.

Nous pouvons donc nous contenter ici d'un simple renvoi à ce chapitre.

Nous signalons seulement qu'au dernier moment, le Directoire frappa d'inaliénabilité pendant six ans les actions souscrites directement par les banques. Il craignait, à juste titre, comme nous le verrons plus tard, que ces dernières ne fussent portées à négliger le côté industriel de l'affaire, pour ne s'attacher qu'à son aspect spéculatif et financier.

Toute insuffisante qu'elle était, cette précaution fut supprimée peu de temps après ; les actions inaliénables firent l'objet de transactions entre banquiers, et, chose étrange, toute inaliénables qu'elles étaient, elles furent admises à la côte officielle !

C'est dans le même esprit qu'un comité de consommateurs fut créé au sein de la C.A.M.P.S.A.

Ce comité devait approuver tous les tarifs et faire connaître les doléances et desiderata du public sur tout ce qui concerne les produits et qualités mises en vente.

Comme il fallait s'y attendre, l'action de ce comité fut absolument nulle, et il ne tarda pas à être supprimé.

*
* *
*

Dès les premiers jours de son existence, la C.A.M.P.S.A. nous apparaît ce qu'elle est restée aujourd'hui : une simple entreprise commerciale, bornant son activité à l'achat, l'importation et la vente des hydrocarbures dans toute l'Espagne.

Ayant reçu de l'Etat tout le patrimoine des anciennes sociétés pétrolières, la C.A.M.P.S.A. prit facilement la suite de leurs opérations et, tout comme ses prédécesseurs, elle s'est contentée jusqu'ici de recevoir, de stocker, de répartir et distribuer les produits finis qu'elle achète à l'étranger.

Avec un objet aussi limité, l'organisation industrielle et commerciale de la société est des plus simples ; il nous suffira d'en donner une esquisse.

La C.A.M.P.S.A. possède d'abord sur le littoral ou à proximité 13 dépôts ravitaillés par tanks-steamers.

Ces dépôts, appelés factories, sont répartis le long des

côtes, à proximité des grands centres industriels ou agricoles. La plupart de ces factoreries comprennent, outre des bacs de stockage, des installations annexes et sur elles repose tout le ravitaillement de la Péninsule.

Elles sont au nombre de 15 : Barcelone (la plus importante avec une capacité de stockage de 68. 000 m³), Tarragone, Valence, Palma de Mallorca, Alicante, Almería, Malaga sur la Méditerranée et sur l'Océan Atlantique : Saint-Sébastien (Astillero et Puerto Franco), Bilbao, (Zorroza) Santander, Gijon, La Corogne, Vigo et Séville sur le Guadalquivir (36.300 m³).

Quoique l'appellation de factorie soit réservée aux dépôts maritimes, la C.A.M.P.S.A. leur assimile le dépôt qu'elle possède à Madrid, tant en raison de son importance (7.500 m³), que du développement des services annexes.

Toutes ces factoreries appartenaient aux anciennes sociétés importatrices ; la C.A.M.P.S.A. en a augmenté la capacité de stockage au fur et à mesure que se développait la consommation.

Cette capacité de stockage a suivi la progression suivante :

1928	175.650 m ³ .
1929	239.000 —
1930	285.000 —
1931	300.000 —
1932	360.900 —
1933	435.745 —
soit : 237.450 m ³ pour l'essence.	
22.225 — pour le pétrole lampant.	
65.170 — pour le Gaz Oil.	
110.900 — pour le fuel Oil.	

Ces chiffres correspondent d'après la C.A.M.P.S.A. aux besoins du marché :

pendant 6 mois pour l'essence

1 an pour le pétrole lampant

8 mois pour le gaz oil

8 mois pour le fuel oil

Avant le Monopole, il n'existait à l'intérieur du pays, exception faite de Madrid, qu'un assez petit nombre de dépôts, tous de capacité assez faible.

La C.A.M.P.S.A. a multiplié ces dépôts de l'intérieur (dits subsidiarias) sur tout le territoire — il en existe maintenant une cinquantaine — et porté de 4.595 m³ en 1927 à 39.640 m³ en 1933 leur capacité globale.

Elle compte donner à ces dépôts une nouvelle extension et porter la capacité de chacun d'eux au chiffre voulu pour qu'il puisse stocker les produits répondant aux besoins de la consommation pendant 6 mois dans la zone qui lui est assignée.

Quoiqu'il lui reste encore beaucoup à faire, il est certain que, dans ce domaine, la C.A.M.P.S.A a témoigné d'une grande largeur de vues et d'une continuité d'efforts dont elle ne nous donnera malheureusement pas toujours l'exemple.

* * *

L'approvisionnement des factoreries se fait actuellement sous pavillon espagnol alors que, sous le régime antérieur, les sociétés importatrices ne possédaient pas un seul navire citerne. Porto-Pi affrétait bien son pétrole, puisque le Syndicat du Naphte ne possédait pas de flotte pétrolière, mais les autres sociétés, pour la plupart affiliées aux trusts, achetaient le leur « C.I.F. puerto espagnol ».

Du jour où l'Espagne eût rompu toutes relations avec les trusts pour se rapprocher plus étroitement des Soviets, il était indispensable qu'elle possédât une flotte pétrolière indépendante.

De son côté, le décret d'adjudication prévoyait que la

Compagnie Fermière « doterait le Monopole, dans un délai de cinq ans, des moyens suffisants pour le transport maritime des produits importés de l'étranger ».

Nous rappelons que, dans ce délai de cinq ans, la C.A.M.P.S.A. devait aussi construire des raffineries en Espagne tout en recherchant dans les pays pétrolifères le contrôle de sources indépendantes.

La politique espagnole du pétrole, telle que l'avait envisagée le Directoire, formait donc un tout ; elle devait embrasser à la fois la possession de la matière première, son transport par mer et son traitement industriel dans la Péninsule.

Quoiqu'il en soit, la C.A.M.P.S.A. commença par le plus pressé et dota l'Espagne, en quelques années, d'une flotte pétrolière dont les unités peuvent rivaliser, comme vitesse et aménagements, avec les bâtiments les plus modernes et les mieux conçus.

Cette flotte se compose d'abord de quatre tanks-steamers de 6 à 7.000 tonnes : Badalona (ex-Arnus), Remedios (ex Condé de Churruca), Elcano, Zorroza (ex-Artza Mendi), dont les trois premiers furent achetés en 1928 à la Compañía General de Tabacos de Filipinas et le quatrième à la Compagnie de Navigation Sota y Arnar pour un prix global de 3.570.000 pesetas environ.

En plus de ces unités, la C.A.M.P.S.A. fit construire, de 1929 à 1934, dans les chantiers navals de Cadix (Société Espagnole de Constructions Navales, Maison Etchevarrieta y Marubi) de Valence (Union naval de Levante) et Bilbao (Compañía Enskalduna) les navires suivants :

Campomanes	8.000 tonnes.
Campas	8.000 tonnes.
Campuzano	8.000 tonnes.

Campoamor	10.000 tonnes.
Campéador	10.000 tonnes
Campero	8.000 tonnes.
Campeche	8.000 tonnes.
Campilo	4.500 tonnes.
Campalans	1.000 tonnes.
Camprodon	1.000 tonnes.

Le Campilo est destiné à l'approvisionnement des ports de peu de profondeur comme Séville et Palma de Mallorca, tandis que les deux petits vapeurs de 1.000 tonnes, le Campalans et la Camprodon, sont attachés au port de Barcelone et affectés au ravitaillement des navires en mer.

Le Campero, le Campeche et le Campilo sont équipés avec des moteurs construits en Espagne et ce sont même les premiers navires espagnols, munis de moteurs Diesel, construits à Bilbao et Barcelone.

Au total, la flotte pétrolière se compose de douze navires citernes jaugeant 91.500 tonnes, de six caboteurs et d'un certain nombre de petites unités (chalands, gabarres, etc...)

Son prix de revient s'est élevé à la somme de 97.146.500 pesetas (environ 1.000 pesetas par tonne de charge), amortie pour 23.937.359 pesetas au 31 décembre 1934.

L'effort que s'est imposé la C.A.M.P.S.A. pour sa construction mérite tous les éloges. Sa flotte pétrolière fait honneur aux chantiers navals espagnols et à leurs techniciens et on ne peut qu'approuver le légitime orgueil qu'en ont retiré ses dirigeants.



Les dépôts de l'intérieur sont ravitaillés par wagons citernes. Ces wagons appartiennent à la C.A.M.P.S.A. qui

en possédait 650 en 1933 (482 pour les produits blancs et 168 pour les produits noirs).

Par contre, la Société Fermière ne possède pas suffisamment de matériel (elle n'avait en 1933 que 462 camions à plateforme de 2 à 5 tonnes, 267 camions citernes de 2.000 à 12.000 litres et 63 camions mixtes) pour livrer elle-même ses produits aux acheteurs. Ces livraisons sont effectuées par des entreprises spéciales — il en existe, à peu d'exceptions près, une par province — qui assurent, moyennant redevance, le transport à domicile des hydrocarbures provenant des entrepôts de distribution.

Dans chaque centre important, il a été créé un bureau de vente qui reçoit les ordres de la clientèle et les transmet aux dépôts de distribution correspondants.

Tout en recevant les commandes, le bureau encaisse le montant, car le Monopole ne fait pas crédit, ce qui apporte une gêne considérable aux revendeurs habitués, depuis toujours, aux longs délais de paiement très en faveur en Espagne.

A la tête de chaque bureau, se trouvait, à l'origine, un « délégué aux ventes » nommé par le Gouvernement et rémunéré par un pourcentage sur les affaires.

Comme il fallait s'y attendre, le pouvoir central s'empressa de confier ces fonctions rémunératrices à des gens tout à fait étrangers au commerce des hydrocarbures.

Le bon sens prit sa revanche, et l'expérience démontra bien vite que les recommandations politiques ne peuvent remplacer l'entraînement aux affaires et la formation commerciale, même lorsqu'il s'agit d'un délégué du Gouvernement.

A la suite de nominations arbitraires et d'abus répétés, les « délégués aux ventes » furent limogés pour le plus

grand bien général et remplacés par de simples fonctionnaires à traitement fixe du cadre ordinaire.

Leur suppression permit au monopole d'économiser plus de 2 millions de pesetas par an !

Les revendeurs agréés par la C.A.M.P.S.A. ont à se pourvoir d'une licence de vente délivrée par le Ministre des Finances.

Au début, les demandes affluèrent, car tous ceux qui s'occupaient de la vente des carburants offrirent leurs services au Monopole. Ce dernier, au contraire, entendait limiter au minimum ses frais de distribution et réduire le nombre de ses agents dans toute la mesure compatible avec les besoins locaux.

Leur choix ne fut pas une mince affaire. Il fut souvent dominé par des considérations électorales, surtout dans les centres peu importants où il suffisait d'un seul agent pour remplacer les divers représentants des sociétés expropriées. Il se produisit, dans maints endroits, une agitation regrettable et même des échauffourées, surtout en Castille, où l'on enregistra même dans une petite localité plusieurs décès au cours d'une rixe entre les divers concurrents.

En sa qualité de vendeur unique, la C.A.M.P.S.A. n'a plus besoin d'aller au devant du consommateur et de prévenir ses désirs. Elle obéit, en cela, au principe tout à fait général qui veut, en Espagne, comme ailleurs, que les monopoles, après avoir tué la concurrence, négligent aussi bien la distribution que la présentation des produits dont ils assurent seuls la vente et en fixent les diverses modalités sans se soucier le moins du monde des goûts ou des préférences du public.

La C.A.M.P.S.A. n'y a pas manqué, en supprimant, d'abord, la plupart des postes de distribution (Surtidores)

installés le long des routes par les anciennes sociétés de pétrole.

A l'heure actuelle, il n'en existe qu'un nombre tout à fait insuffisant — 2708 en 1933 — pour toute l'Espagne, alors qu'en France, par exemple, le réseau de distribution compte plus de 80.000 appareils.

Il suffit de voyager tant soit peu en Espagne pour constater que ces appareils sont beaucoup trop éloignés les uns des autres. Tant pis pour le touriste qui néglige un point de ravitaillement ou passe outre sans l'apercevoir, car le Monopole ne prend même pas la peine de signaler ses appareils et qu'une panne d'essence surprendra en pleine campagne !

Pendant la nuit, l'insuffisance de la distribution devient plus intolérable encore pour le consommateur, car il n'existe dans toute l'Espagne que 204 appareils (chiffre 1933) ouverts en permanence.

Quant aux appareils installés avant le Monopole dans les garages, leurs détenteurs ont été obligés de les abandonner ou d'en payer le prix comptant.

De cette façon, la C.A.M.P.S.A. a pu récupérer en 1931 une somme de 435.235 pesetas.

On rencontre aussi sur quelques grands itinéraires, des stations services (estaciones de servicio) aujourd'hui encore en fort petit nombre.

A part quelques exceptions, l'aménagement de ces stations laisse beaucoup à désirer. Le consommateur est loin d'y trouver l'accueil et les commodités de toute sorte (téléphones, cartes, guides touristiques, salle de repos, lavabos etc.) qu'il y rencontre en France ou dans les autres pays.



La C.A.M.P.S.A. ne met en vente qu'une seule qualité d'essence pour automobiles¹.

Cette essence est moins volatile que l'essence vendue en France sous la dénomination « Essence tourisme » ; sa densité est aussi plus faible 60° à 62° B. au lieu de 64° en France.

D'une qualité légèrement inférieure à celle des essences courantes, son prix de revient est aussi moins élevé, ce qui permet au Monopole d'effectuer ses achats à meilleur compte et d'économiser ainsi chaque année plusieurs millions de pesetas.

En dépit des critiques qui lui ont été adressées, cette essence paraît donner satisfaction à l'usager.

Par contre, les automobilistes se plaignent, à juste titre, de ne pas trouver en Espagne d'« Essences antidétonantes ».

Ces essences, de qualité supérieure, répondent, dans l'état actuel de la technique automobile, à une véritable nécessité.

La distribution en a été généralisée partout et l'Espagne est, à l'heure actuelle, le seul pays d'Europe où les automobilistes ne peuvent se procurer le carburant qui leur convient.

Comme la plupart des véhicules automobiles circulant en Espagne sont importés des Etats-Unis et que, de plus en plus, ces véhicules sont équipés avec des moteurs à compression élevée, il est certain que, bon gré mal gré, la C.A.M.P.S.A. devra suivre le mouvement.

En s'y refusant plus longtemps, elle apporterait une gêne

1. La C.A.M.P.S.A. prépare elle-même son essence aviation et possède des installations de rectification à Badalone, Alicante, Séville et Santander. Elle y fabrique également, (sauf à Séville) des essences spéciales et des solvants.

sensible au développement de l'automobilisme en Espagne et risquerait aussi de compromettre le tourisme automobile dont l'Espagne retire chaque année des bénéfices appréciables.

Avant de distribuer le « surcarburant » qu'à maintes reprises elle s'est engagée à mettre en vente, il faudrait que la C.A.M.P.S.A. procède à l'installation de nouveaux réservoirs dans ses dépôts et au doublement de ses appareils de distribution.

C'est surtout devant ces investissements qu'elle a reculé jusqu'ici en leur sacrifiant délibérément les besoins réels du marché.

Nous reverrons d'ailleurs, d'une manière plus approfondie, cette question des surcarburants dans le chapitre que nous consacrons aux carburants de substitution. Nous nous bornons à souligner ici la véritable carence du Monopole dans ce domaine et à illustrer, d'un nouvel exemple, l'infériorité manifeste d'un monopole d'Etat sur le commerce libre pour tout ce qui touche la qualité, la distribution et la présentation des produits monopolisés.



Un problème assez ardu à résoudre fut celui des huiles de graissage. La seule raffinerie en activité en Espagne avant le Monopole, celle de MM. Sabadelle y Henry à Cornella, était justement équipée pour la production de ces huiles ; sa production annuelle était voisine de 25.000 tonnes.

La C.A.M.P.S.A. poursuit toujours à Cornella la fabrication des types les plus courants de ces huiles. La production annuelle a légèrement baissé pour se rapprocher de

20.000 tonnes, ce qui représente à peu près la moitié des huiles de graissage consommées en Espagne.

D'une façon générale, les huiles de graissage doivent répondre à des besoins si variés et l'on en trouve, sur le marché, des spécifications si nombreuses, que le Monopole n'a pas voulu se charger d'en assurer exclusivement la vente.

Aussi la C.A.M.P.S.A. laisse-t-elle aux particuliers le soin d'importer les quantités et les qualités qu'elle ne produit pas ; elle se borne à percevoir, en remplacement des anciens droits de douane, un « canon » qu'elle ristourne à l'Etat.

A l'intérieur, le commerce de ces huiles est libre.

Leurs meilleures qualités et l'attachement des consommateurs à leur marque favorite, en dépit d'un prix plus élevé, leur permettent une concurrence très active aux huiles de la C.A.M.P.S.A.

A plusieurs reprises, le Gouvernement a voulu limiter cette concurrence en élevant progressivement le canon de 30 pesetas or, montant de l'ancien droit de douane, à 80 pesetas or par hectolitre et en y ajoutant même une taxe *ad valorem* de 30 % sur la valeur C.I.F. qui en double à peu près le montant. Bien plus, il a interdit à ses revendeurs d'en assurer la distribution.

Le même régime d'importation contrôlée fut appliqué à l'asphalte, aux vaselines et à la paraffine.

Nous verrons, un peu plus tard, que le Monopole a majoré très sensiblement les droits qui frappaient tous ces produits avant sa création et qu'il retire de cette majoration des revenus très appréciables.

*
* *

Depuis 1928 à nos jours la consommation intérieure des produits monopolisés a suivi en Espagne une progression très sensible ; elle a subi néanmoins une légère diminution par rapport à l'année précédente en 1931 et 1933. En 1934 elle a poursuivi sa marche ascendante avec une augmentation de 10 % sur l'année antérieure et de 85 % environ sur l'année 1928.

Le tableau suivant nous permet de suivre pour chaque produit, le développement de la consommation de 1928 à 1934.

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Benzol						1.215	1.137
Essence . . .	261.882	329.993	378.414	379.755	376.714	368.534	395.354
Pétrole raf.	18.229	19.539	19.491	19.440	18.388	18.203	16.622
Solvants .	1.028	1.376	1.588	1.221	1.254	1.268	1.614
Gaz Oil . . .	51.372	60.722	70.727	87.615	89.160	83.183	91.165
Fuel Oil . . .	64.298	72.742	99.612	73.636	112.276	101.700	162.080
Asphaltes .	37.697	68.372	48.209	53.197	49.442	66.025	65.278
Paraffines .	7.493	7.376	9.072	8.087	7.243	6.239	5.785
Vaselines .	851	1.281	1.241	1.373	1.892	1.370	1.241
Lubrifiants							
importation ¹	14.000	31.243	31.838	28.076	22.511	25.213	24.216
Total	481.850	592.644	660.192	652.300	678.880	672.950	764.491

Après avoir décrit succinctement, comme nous l'avons fait, l'organisation commerciale, le fonctionnement et l'activité du Monopole, nous pouvons aborder maintenant son aspect financier, le plus controversé à l'heure actuelle aussi bien en Espagne qu'à l'étranger.

C'est ce que nous ferons dans le chapitre suivant où nous examinerons la politique des prix de vente et le rendement fiscal du Monopole.

1. Pour obtenir la consommation globale de lubrifiants, il faut naturellement ajouter à ces quantités les huiles de graissage fabriquées en Espagne à Cornella par la C.A.M.P.S.A. et livrées par elle à la consommation (20.000 tonnes par an environ pour ces dernières années).

CHAPITRE II

LA POLITIQUE DES PRIX DE VENTE. LES RÉSULTATS FINANCIERS

Depuis la guerre, tous les Gouvernements, semblant obéir à un mot d'ordre mystérieux, ont adopté, à l'égard des combustibles liquides, une politique fiscale de plus en plus oppressive.

Tous ont cédé à la tentation que leur offraient le développement vertigineux de la consommation et la facilité avec laquelle ils pouvaient asseoir sur les hydrocarbures des taxes de plus en plus élevées sans avoir à redouter d'évasion fiscale, ni rencontrer la moindre difficulté dans leur perception.

Pour combler le déficit de leurs budgets, tous les Etats ont eu recours à des augmentations de droits et leur ont demandé, d'année en année, l'appoint de nouvelles ressources.

Malheureusement, tout a une fin ; les droits sont partout si élevés qu'ils finissent par se dévorer eux-mêmes en freinant la consommation et qu'ils constituent par là même un obstacle des plus sérieux à la reprise économique.

Que ce soit en Espagne ou ailleurs, la valeur intrinsèque du produit n'atteint plus qu'une fraction minime du prix de vente, tandis que, d'année en année, la quote part de

l'Etat représente une portion plus importante du produit.

Depuis une vingtaine d'années, les prix de vente à l'importation ont pu s'effondrer à travers le monde et perdre plus des 3/4 de leur valeur, le consommateur n'a pu être associé qu'en partie à cette bonne fortune.

Par le jeu des droits et taxes, les Gouvernements ont, pour ainsi dire, tout confisqué à leur profit ; le mécanisme des prix en a été faussé ; la consommation, en plein essor depuis la guerre, a perdu toute élasticité ; elle n'a pu s'adapter au développement des possibilités de production et, dans la plupart des pays, elle subit même une régression.

Avec un monopole, cette tendance à l'oppression fiscale ne rencontrera plus d'obstacles et s'accroîtra par la force des choses en recevant sa consécration légale.

Ce qui s'est passé en Espagne depuis 1928 en est la meilleure illustration. Le Monopole n'y est plus qu'un instrument fiscal servant à prélever sur l'économie nationale une annuité considérable.

Sans doute, a-t-il apporté aux budgets espagnols une contribution toujours plus élevée. Cette contribution n'est pas due, comme on pourrait le penser, aux avantages plus ou moins incertains que le Monopole retire d'une concentration plus poussée de l'affaire et des économies qu'il a pu réaliser dans ses frais de distribution.

Sans qu'il soit possible de les chiffrer, on ne s'aventure guère en affirmant que ces avantages sont contrebalancés par le développement inouï d'une bureaucratie envahissante, le népotisme, les doubles emplois et tous les abus inhérents aux services publics industriels dont la conclusion du premier contrat de fourniture avec les Soviets nous a donné le bien fâcheux exemple.

Certes, le Monopole du Pétrole apporte chaque année au

Trésor des ressources nouvelles, mais leur accroissement résulte tout simplement du développement de la consommation et de l'élévation des prix de vente.

En examinant la soumission du Consortium des Banques, nous avons vu que la Compagnie Fermière demandait au Gouvernement, pour simplifier sa tâche, d'adopter pour l'essence un « prix unique ».

A lui seul, ce prix unique dénote le caractère purement fiscal du Monopole. Au point de vue économique, il constitue une véritable hérésie.

Il ne s'agit pas d'un produit de luxe comme le tabac, dont un monopole peut fixer sans inconvénient et d'une façon presque mathématique le prix de vente, pour obtenir des consommateurs la contribution maxima, mais d'une matière première fondamentale dont l'abondance et les facilités d'approvisionnement exercent une influence prépondérante sur le développement économique d'un pays.

Avec un « prix unique », les prix de vente seront indépendants des prix de revient essentiellement variables avec les centres de distribution, et, pour une simple commodité de perception, le Monopole imposera à tous ses acheteurs les mêmes conditions de vente.

Les régions industrielles, qui se sont naturellement développées à proximité du littoral et dans les zones naturelles de pénétration plus facile, seront ainsi pénalisées au profit des régions moins favorisées.

Il en résultera pour elles un handicap très sérieux et un obstacle certain à leur développement rationnel.

Devant leurs récriminations, le Monopole a voulu procéder par étapes. Il partagea d'abord l'Espagne en quatre zones à l'intérieur desquelles le prix de l'essence fut uniformisé.

Comme on le pense, cette première mesure s'accompagna

d'un rehaussement des prix, sauf dans la région de Madrid où le Directoire eut l'habileté d'adopter des prix de vente légèrement inférieurs aux prix en vigueur à la veille du changement de régime.

Les doléances n'en furent pas moins vives dans les autres régions, mais leur écho n'en parvint que fort atténué dans la capitale.

Avant le Monopole, le prix de vente était surtout fonction, d'un endroit à un autre, des frais de transport et il y avait, pour ainsi dire, un prix de vente par centre de distribution. La concurrence intervenait ensuite et imprimait à ces prix normaux de fréquentes oscillations.

Aussi conçoit-on l'extrême complexité qu'il y a à déterminer avec précision le prix de vente moyen de l'essence au cours d'une année par exemple.

On risque fort d'être sollicité par les chiffres, car il suffit d'une différence de quelques centimes par litre portant sur plusieurs centaines de milliers de tonnes pour fausser complètement les résultats et permettre, aux partisans comme aux adversaires du Monopole, de conclure en faveur de leur thèse.

Pour éviter pareil reproche, nous adopterons comme moyennes de prix celles qui ont été calculées par le Monopole lui-même et qui donnent pour l'essence par exemple en 1927 un prix moyen de pesetas, 0,52 le litre.

Nous signalons tout de suite que le Monopole a tenu compte, pour calculer cette moyenne, des dernières semaines de l'année au cours desquelles, cédant à une tentation bien légitime et mettant à profit les circonstances exceptionnelles, les diverses sociétés de pétrole avaient rehaussé d'un commun accord leurs prix de vente qui atteignirent à Madrid par exemple, pesetas 0,63 alors qu'ils n'avaient

pas dépassé pesetas 0,54 pendant tout le reste de l'année.

Sur le littoral, les prix de l'essence avaient oscillé au cours de 1927 entre pesetas 0,35 et pesetas 0,48.

Le 1^{er} janvier 1928 le Monopole adopta pour chaque zone les prix de vente suivants :

0, 53	0,56	0, 58	0,60
-------	------	-------	------

faisant ressortir un prix moyen de pesetas 0, 5741 d'après les calculs de la C.A.M.P.S.A.

Il y eut ainsi à Madrid et aux environs (3^e zone) une diminution appréciable du prix de vente sur les cours de la veille dont nous avons souligné le caractère exceptionnel, mais il n'en résulta pas moins à Madrid, comme dans toute l'Espagne, une augmentation très sensible du prix moyen annuel qui fut ainsi porté de 0,52 à 0,5741.¹

Ce système arbitraire de fixation des prix par zones fut également celui des pétroles white spirits et benzols ; il ne fut pas appliqué de prime abord aux gaz oils et aux mazouts dont les prix restèrent fonction des frais de transport.

A six reprises différentes, la C.A.M.P.S.A. majora les prix de l'essence ; elle ne les diminua qu'une seule fois de deux centimes par litre, le 1^{er} février 1929. Au début de juin, le prix antérieur était d'ailleurs rétabli et jusqu'au 1^{er} avril 1932, les augmentations se succédèrent, allant même jusqu'à déclencher dans les principaux centres une grève de consommateurs !

La C.A.M.P.S.A. profita des dernières augmentations pour diminuer progressivement les différences de prix existant encore dans les différentes zones ; le 7 juillet 1931

1. Tous ces chiffres font abstraction des droits d'octroi (consumos) que les municipalités furent autorisées à maintenir provisoirement sous le nouveau régime.

ses prix de vente furent unifiés dans toute l'Espagne (essence : pesetas 0,66, pétrole : pesetas 0,85).

Tous les produits monopolisés avaient fait l'objet de majorations analogues à l'exception des fuel oils dont il aurait été impossible de majorer le prix sans freiner immédiatement la consommation et porter aux utilisateurs le plus grave préjudice.

Le système du prix unique fut étendu aux gaz oils et diesel oils en 1931 (32 pesetas l'hectolitre). Pour les fuel oils, le prix de vente s'obtient toujours en majorant des frais de transport le prix fixé pour la zone littorale (140 pesetas la tonne).

Aux prix que nous avons indiqués, il fallait ajouter pour l'essence les droits d'octroi (en moyenne 0,05 par litre) toujours aussi vexatoires qu'impopulaires en Espagne. Le 1^{er} avril 1932 ces droits furent supprimés et remplacés par une taxe de pesetas 0,10 par litre.

Depuis cette date, le prix de l'essence n'a pas varié et s'élève toujours à pesetas 0,76 le litre pour toute l'Espagne.

La taxe de pesetas 0,10 est perçue pour le compte de l'Etat ; la C.A.M.P.S.A ne la comprend pas dans ses recettes et lui en verse l'intégralité. L'Etat ristourne aux municipalités une somme égale aux droits perçus au cours de l'année qui a précédé leur suppression et garde le surplus.

Les municipalités s'estimèrent lésées car elles se trouvaient frustrées des ressources supplémentaires que leur aurait apporté le développement de la consommation. Celle de Barcelone intenta même une action en dommages et intérêts contre l'Etat et fut déboutée.

* * *

Nous venons de voir comment le Monopole, malgré ses promesses formelles, avait majoré progressivement ses prix de vente.

Pour l'essence, l'augmentation s'élève à près de pesetas 0,20 par litre (pesetas 0,71 — 0,52) en admettant que dans le nouveau prix de pesetas 0,76 se trouve incluse une somme de 0,05 par litre représentant les anciens droits d'octroi.

Les partisans du Monopole prétendent que ces majorations de prix sont purement nominales et ne font que traduire avec beaucoup de timidité la diminution du pouvoir d'achat de la devise espagnole. Ils soutiennent même que la dépréciation du change les a rendues inévitables et font valoir que le litre d'essence coûtait en pesetas or 0,481 en 1927 et seulement 0,295 peseta or en 1932, compte tenu de la dernière augmentation de prix.

Depuis lors, le prix or de l'essence n'a pas subi de variation sensible.

Malheureusement, la conclusion que tirent de ces chiffres les dirigeants de la C.A.M.P.S.A., pour séduisante qu'elle soit, est trop simpliste et ne repose sur aucun fondement sérieux car ces prix or n'ont aucune signification pour le consommateur et ne correspondent pour lui à aucune réalité tangible.

L'automobiliste espagnol paie son essence en pesetas papier et tout revient à savoir si le sacrifice qu'il s'imposait avant le Monopole en payant 0,52 le litre (ou 0,48 peseta or) est supérieur ou non à celui qu'il s'impose en achetant à la C.A.M.P.S.A le même litre d'essence à 0,71 peseta papier (ou 0,295 peseta or).

Qu'ils soient exprimés en monnaie or ou en monnaie

fiduciaire, les chiffres que nous avons cités ne permettent pas à eux seuls de conclure qu'il y a ou non renchérissement du produit.

Il est nécessaire de comparer leurs fluctuations avec celles du mouvement général des prix. L'étude des deux mouvements mettra seule en évidence les variations relatives et leur examen résoudra de lui-même le problème avec impartialité.

Nous allons voir ce qui s'est passé en Espagne à ce sujet et rechercher l'allure de l'indice général des prix pendant les années qui se sont écoulées depuis 1927.

Or nous constatons immédiatement que cet indice est resté pour ainsi dire immuable et que de 1927 à 1934 ses oscillations n'ont jamais dépassé dans un sens ou dans l'autre 5 % de leur valeur moyenne.

Ce qui est vrai pour les prix de gros l'est aussi pour le coût de la vie comme permettent de le constater les statistiques établies par le ministère du travail.

PRIX DE GROS

(Direction générale de la Statistique à Madrid)

Indice de base : 1913 = 100

INDICE DU COUT DE LA VIE

Dans les capitales de province de toute l'Espagne correspondant à 17 articles de première nécessité. (Ministère du Travail)

Années	Produits industriels (38)	Produits alimentaires (36)	Indice général	Années	Indice
1927	163	182	172		
1928	158	176	167		
1929	163	180	172	1929	168.8
1930	166	178	172	1930	169.4
1931	167	181	174	1931	175.6
1932	166	182	174	1932	175.2
1933	161	170	165	1933	169.5
1934	161	177	169	1934	172.5

Cette fermeté des prix intérieurs est tout à fait caractéristique de l'économie espagnole d'après guerre dont elle

explique même, dans une certaine mesure, la résistance aux effets de la crise mondiale.

En Espagne, tandis que les prix intérieurs restaient fixes, le change se dépréciait et c'est par le change que les prix intérieurs s'adaptaient aux prix mondiaux dont la chute s'est poursuivie d'une façon continue depuis 1929¹.

Si nous passons maintenant du général au particulier, et comparons ces différents indices aux prix de l'essence et à leurs variations, nous constatons immédiatement que l'augmentation des prix n'a pas été purement nominale comme le soutiennent les partisans du Monopole, mais qu'elle a été accompagnée d'un renchérissement appréciable du produit dépassant 35 % de sa valeur initiale.

* * *

Tous les Espagnols sont unanimes à déplorer ce renchérissement et c'est en vain qu'à chaque assemblée d'actionnaires le président de la C.A.M.P.S.A invite les protestataires à comparer les prix espagnols avec les prix en pesetas de l'essence dans les principaux pays étrangers.

Le 31 décembre 1933 cette comparaison aboutissait aux chiffres suivants (Rapport du Conseil d'administration pour l'exercice 1933).

1. Ce phénomène est si curieux qu'il nous a paru intéressant de mettre sous les yeux du lecteur une statistique publiée par la Banque d'Espagne dans une étude sur le rythme de la crise économique espagnole comparé avec celui de la crise mondiale.

Cette statistique met en évidence les variations respectives de l'indice des prix de gros en Espagne d'une part et du même indice dans les cinq pays suivants : Allemagne, Etats-Unis, Grande-Bretagne, France et Italie.

	oct. 29	janv. 30	janv. 31	janv. 32	janv. 33	fév. 33
Indice moyen des 5 nations .	100	95, 9	81, 4	72, 1	66, 1	69, 1
Espagne	100	100, 9	101, 3	101, 6	98, 4	98, 8

Espagne	Angleterre	France	Allemagne	Belgique	Italie
0, 76	0, 63	0, 86	1, 01	0, 80	1, 37

dont le Monopole tirait parti pour justifier sa politique de prix.

Il est facile de montrer que ce rapprochement n'a aucune signification et que la conclusion trop facile qu'en tirent les intéressés se retourne contre eux si l'on veut rester en contact avec la réalité des choses et ne pas se laisser entraîner par une déduction purement théorique.

L'Espagne est, comme nous le savons, un des pays du monde où le coût de la vie est le moins élevé. Elle est restée sagement le pays des petites affaires et n'a pas connu comme d'autres, ou dans une mesure moindre, les abus du crédit.

La situation bancaire est restée fort saine et les entreprises ont pu, dans leur ensemble, éviter un endettement excessif.

Si l'on ajoute à cela la modération des charges fiscales, on ne s'étonne plus que les prix intérieurs aient pu conserver leur stabilité et se soient, en quelque sorte, désolidarisés des prix mondiaux.

Dans une étude très consciencieuse, publiée en septembre 1934 par le *Bulletin de la Chambre Française de Commerce et d'Industrie de Madrid*, M. José Saintz a comparé le coût de la vie à Paris, Madrid et Berlin à fin mai 1934.

Il a établi pour cela un budget type correspondant aux dépenses d'une famille ouvrière de quatre personnes vivant à Paris dont les ressources s'élevaient à 1.300 francs par mois (salaire d'un ouvrier métallurgique gagnant 50 francs par jour, marié et père de deux enfants).

Partant de ces données. M. Saintz a calculé le nombre de marks et de pesetas qu'il serait nécessaire à cette famille

de dépenser à Berlin ou Madrid pour y suivre le même train de vie en tenant compte naturellement des usages locaux.

Ses travaux l'ont conduit aux résultats suivants :

Budget type à <i>Paris</i>		Fr. 1.260,55 ¹
Dépenses correspondant à un budget iden-		
tique : à <i>Berlin</i>	232, 11 reichsmarcks.	Fr. 1.369,71
à <i>Madrid</i>	406, 95 pesetas ou ...	Fr. 842,71

Il en a déduit que le coût de la vie en France et en Allemagne dépassait respectivement de 50 et 60 % le coût de la vie en Espagne.

Si l'on veut bien appliquer des majorations analogues au prix de l'essence en Espagne (0,76 peseta) on voit immédiatement qu'en valeur relative l'essence y coûte beaucoup plus cher qu'en France ou en Allemagne, où comme nous l'avons vu, le prix de l'essence converti en pesetas s'élève à 0,86 et 1,01 peseta le litre.

L'essence bon marché n'est donc qu'un leurre pour le consommateur espagnol et seuls à l'étranger, les gens peu avertis ont pu se laisser convaincre par un argument *pro domo* qu'inspirent trop visiblement les besoins de la cause.

*
* * *

Le renchérissement des prix et surtout le développement de la consommation qui a presque doublé depuis 1927 ont apporté chaque année aux budgets espagnols une contribution plus importante.

Comme nous le savons, l'Etat encaisse le produit net du

1. M. Saintz suppose que la famille française a pu épargner au cours du mois considéré une somme de fr. 39,45.

Monopole et se contente de ristourner à la Compagnie Fermière une commission de vente (premio de recaudación) de 4%.

Au produit net versé par l'Etat, il faut ajouter la « taxe provisoire » de pesetas 0,10 en remplacement des anciens droits d'octroi. Cette taxe fait l'objet d'un compte spécial et ne subit pas le prélèvement de 4% en faveur de la C.A.M.P.S.A.

De 1928 à 1934 le chiffre d'affaires de la C.A.M.P.S.A. a suivi la progression suivante pour un tonnage de :

	Tonnage vendu	Prix de vente
1928	481.849	270.545.512
1929	617.462	353.423.112
1930	685.328	427.217.345
1931	674.147	448.355.888
1932	701.327	470.161.148
1933	686.758	449.490.244
1934	784.869	466.694.525

tandis que le produit net du Monopole (y compris le dividende des 45.000 actions appartenant à l'Etat) et l'impôt provisoire de 0,10 peseta créé en 1932 s'élevaient respectivement à :

	Produit net en pesetas	Impôt provisoire de 0, 10 en pesetas
1928	112.462.554	
1929	148.939.516	
1930	173.944.026	
1931	213.876.133	
1932	225.864.382	38.583.150
1933	227.976.924	49.371.641
1934	258.054.446	52.602.873

Le Monopole des pétroles a donc rapporté à l'Etat plus de 300 millions de pesetas en 1934 pour une consommation intérieure de 800.000 tonnes par an environ.

A titre indicatif et sans qu'il soit possible de tirer une

conclusion très nette d'un rapprochement de chiffres répondant à des situations différentes, nous signalerons qu'en France la consommation a dépassé 3.900.000 tonnes d'hydrocarbures en 1934 et que l'Etat a prélevé sur le consommateur au titre des droits de douane, taxes intérieures et autres, plus de 4 milliards et demi (en y comprenant la taxe de remplacement du droit de circulation) à peu près le dixième des recettes fiscales. En Espagne, où il existe encore un droit de circulation sur les véhicules automobiles, la proportion reste un peu inférieure puisque le budget de l'Etat ne dépasse pas 5 milliards de pesetas par an.

* * *

Ces résultats très appréciables impliquent-ils au point de vue fiscal la supériorité du nouveau régime sur l'ancien ?

Telle est la question que nous allons nous efforcer de résoudre malgré sa complexité.

La C.A.M.P.S.A. se prononce naturellement pour l'affirmative et, d'après elle, les avantages financiers que retire l'Etat du Monopole en sont la meilleure justification.

Pour étayer sa démonstration, elle annexe chaque année, aux comptes de l'exercice, un petit tableau qu'elle intitule « Impôts qu'aurait recouvrés le service des Douanes sur les produits monopolisés comparés aux résultats obtenus par le Monopole du Pétrole ».

Pour calculer ces impôts, la C.A.M.P.S.A. applique aux produits importés chaque année les droits de douane qui leur correspondaient en 1927 ; elle ajoute ensuite au « produit net » le dividende des actions appartenant à l'Etat et obtient par simple différence la plus-value acquise au Trésor par la création du Monopole.

A titre d'exemple, nous reproduisons ces calculs pour l'année 1934 :

Produits importés 1934	Kgr.	Pesetas or par 100 kgr. (Droits de douane de 1927)	Valeur pesetas or
Benzols	1.137.398	60.00	682.438, 80
Essences	395.353.949	15.00	59.303.092, 35
Pétrole lampant ...	16.621.567	14.00	2.327.019, 38
Gaz oil (consomma- tion intérieure) ...	96.164.719	1.00	911.647, 19
Fuel Oil (id)	162.080.435	0.50	810.402, 17
White spirit	1.613.680	14.00	225.915, 20
Asphalte	65.278.316	0.50	326.391, 58
Paraffines	5.784.854	40.00	2.313.941, 60
Vaselines	1.240.759	20.00	248.151, 80
Lubrifiants (Import.)	24.216.002	30.00	7.264.800, 60
Pétrole brut	20.377.759	6.00	1.222.665, 54
			75.636.466, 21
Au change moyen de 238,70 pesetas papier pour 100 pesetas or :			
Pesetas papier			180.544.244, 84
Bénéfices acquis au Trésor par le Monopole (produit net)			254.454.446, 47
Dividende des actions appartenant à l'Etat	3.600.000, 00		258.054.446, 47
Différence en faveur du Trésor			77.510.201, 63

Pour les années antérieures nous nous contenterons d'indiquer les résultats bruts.

	Produit net du Monopole	Dividende et actions appartenant à l'Etat	Droits de douane (en pesetas papier)	Différence en faveur du Trésor
1928	109.537.554	2.925.000	60.272.195	52.190.539
1929	145.697.306	3.150.000	88.829.018	60.018.287
1930	170.994.354	3.375.000	124.264.928	50.104.426
1931	210.377.560	3.375.000	150.819.882	62.932.678
1932	222.489.382	3.375.000	173.710.207	52.154.174
1933	223.685.914	3.375.000	165.891.857	61.169.056
1934	254.454.446	3.600.000	180.544.244	77.510.201

La C.A.M.P.S.A. et tous les défenseurs du Monopole en Espagne mènent grand bruit autour de ces chiffres.

En France même, ils ont été recueillis sans aucune critique et publiés dans un rapport semi officiel, dont certains politiciens se sont emparés pour exalter leurs doctrines étatistes et prôner dans notre pays l'établissement d'un régime similaire pour les hydrocarbures.

En admettant même que l'aspect fiscal du problème domine toute la question du pétrole dans un pays, il reste à examiner le crédit que l'on peut accorder aux affirmations de la C.A.M.P.S.A et à la rigueur mathématique dont elle revêt ses conclusions.

Nous allons donc rechercher l'origine de ces excédents de recettes pour l'année 1934, au cours de laquelle ils ont atteint leur maximum, et examiner s'ils impliquent bien au point de vue fiscal une supériorité quelconque du nouveau régime sur l'ancien.

En un mot, nous allons rechercher s'ils ont été prélevés sur les bénéfices et les frais généraux présumés des anciens importateurs ou si le consommateur n'a pas été appelé, en tout ou en partie, à en faire les frais.

Pour que la démonstration de la C.A.M.P.S.A. soit probante il faut d'abord admettre que le Monopole n'a pas majoré ses prix dans une mesure dépassant l'élévation des anciens droits de douane convertis en pesetas papier.

Cette élévation résulte tout simplement de la dévaluation constante de la peseta dont le taux de dépréciation par rapport à l'or s'est élevé de 13,4 en 1927 à 63,3 % en 1930 pour atteindre son maximum en 1932 avec 140, 15 % et 138,70 en 1934.

Un calcul très simple nous montre que pour l'essence, l'élévation des prix de 0,52 en 1927, à 0,66 depuis 1932 (sans tenir compte de la taxe provisoire de 0,10 peseta) correspond assez exactement à l'augmentation du droit

de douane de 15 pesetas or par 100 kgr. en 1927 converti en pesetas papier :

$0,15 \times (238,70 - 113,74) \times 0,730$, soit à peu de chose près 0,14 ou 0,66 — 0,52.

Nous admettrons qu'il en a été de même pour les autres produits, quoique pour certains d'entre eux, et surtout pour les lubrifiants, l'augmentation des prix de vente ait dépassé celle du droit de douane converti en pesetas papier.

La C.A.M.P.S.A. en déduit que le commerce libre n'aurait pu vendre ses produits à des prix inférieurs à ceux du Monopole, en supposant naturellement, que les droits de douane aient été maintenus à leur valeur or 1927, malgré l'effondrement de la peseta qui en a rendu l'incidence beaucoup plus lourde pour le consommateur.

Cette affirmation repose sur une base beaucoup trop fragile pour que nous puissions l'adopter sans examen. Elle suppose en effet des frais généraux rigoureusement proportionnels au tonnage vendu, ce qui est inexact, car il est trop évident qu'un industriel qui double son chiffre d'affaires par exemple, ne voit pas ses frais généraux augmenter dans la même proportion.

A cet égard, la C.A.M.P.S.A. nous donne chaque année la décomposition de ses frais généraux avec leur incidence sur chaque hectolitre ou quintal vendu.

Ces calculs sont résumés dans le tableau suivant :

COEFFICIENTS DE FRAIS, RELATIFS A L'ADMINISTRATION DU MONOPOLE
(L'ennmagasinage, la distribution et la vente des produits monopolisés)

Années	Hectos et quintaux métriques vendus	Frais d'ennmagasinage distribution et vente	Frais généraux administration centrale	Intérêts du capital	Crédits bancaires	Prime de recouvrement	Amortissements	Total milliers de pesetas	Coefficient de frais par hecto ou quintal
1928	5.425.000	57.700	4.195	9.750	—	4.564	11.260	87.469	16, 12
1929	7.290.000	65.000	4.108	9.750	530	6.014	11.710	97.112	13, 32
1930	8.215.000	69.700	3.900	9.750	3.590	7.111	12.130	106.181	12, 93
1931	8.475.000	69.900	3.550	9.750	4.100	8.735	10.245	106.280	12, 54
1932	8.890.000	72.810	3.300	9.750	4.450	9.235	10.655	110.200	12, 40
1933	8.530.000	73.410	3.630	9.750	5.120	9.284	9.955	111.149	13, 03
1934	8.850.000	76.537	4.113	9.750	2.356	10.5451	7.037	110.338	12, 46

1. Les sommes prélevées par la C.A.M.P.S.A. sur le « produit net » (intérêts du capital et prime de recouvrement) lui ont permis de distribuer un dividende de 6 1/2 en 1928, 7 % en 1929, 7 1/2 de 1930 à 1933 et 8 % en 1934.
La livre a toujours fait prime sur le pair et vaut actuellement 150 pesetas environ.

De 1928 à 1934 le coefficient d'exploitation de la C.A.M.P.S.A s'est donc abaissé de 16,12 pesetas à 12,46 pesetas (15,67 pesetas par hectolitre pour les produits blancs et 7 pesetas par quintal pour les produits noirs) soit 3,66 pesetas.

L'accroissement continu de la consommation aurait certainement permis au commerce libre d'obtenir une compression au moins égale.

Portant sur 8.850.000 hectolitres ou quintaux, l'économie totale aurait dépassé 32 millions de pesetas dont nous sommes bien obligés de faire état pour rectifier les calculs de la C.A.M.P.S.A.

La Compagnie Fermière ne tient pas compte non plus, dans sa démonstration, de l'élévation en pesetas or des taxes frappant les produits importés sous son contrôle par les particuliers (huiles de graissage, asphaltes, vaselines, paraffines).

Ces produits acquittent en remplacement de l'ancien droit de douane un droit spécial ou canon que le Monopole comprend dans ses recettes.

Ce canon dépasse très sensiblement en pesetas or les anciens droits comme l'indique le tableau suivant :

	Douane 1927	Monopole
Paraffine (100 kgr.)	40 <i>pesetas or</i>	50 <i>pesetas or</i>
Asphalte (tonne)	15	25
Vaseline technique (100 kgr.)	35	90
Vaseline médicinale	20	110
Vaseline filante	20	150
Lubrifiants (100 kgr.)	30	80

Pour les lubrifiants, il faut ajouter au canon une nouvelle taxe *ad valorem* de 30 % (à peu près 80 pesetas par quintal).

Exprimée en pesetas papier, la plus-value qui en résulte dépasse 15 millions de pesetas pour l'année 1934.

Déjà amputés de 32 millions les résultats obtenus par le Monopole se trouvent encore réduits de ce chef

Et ce n'est pas tout, car les anciennes sociétés de pétrole et leurs revendeurs payaient à l'Etat, indépendamment des droits de douanes, des impôts d'ordre divers — impôts sur les transports, taxe sur le tonnage importé, impôt sur les bénéfices, etc., dont la Compagnie Fermière est exonérée.

Dans le *World Petroleum*¹, M. Russel Palmer, un des hommes les plus au courant du marché espagnol avant comme depuis le Monopole, estime qu'avec le développement actuel de la consommation, ces divers impôts auraient rapporté à l'Etat plus de 20 millions de pesetas par an.

En tenant compte de ces divers éléments, les bénéfices réalisés par le Monopole se ramènent de 77 à 10 millions de pesetas pour 1934.

Ces 10 millions représentent à peine l'économie réalisée par la Compagnie Fermière sur ses achats de pétrole.

Cette économie tient à la baisse constante des cours depuis 1927 à nos jours ; elle a été encore accentuée par la dévalorisation du dollar en 1933 de sorte que, malgré la dépréciation de la peseta, le prix des produits pétrolifères en pesetas papier a sensiblement diminué depuis 1927.

De 7 7/8 cents par gallon (3 litres 78 environ) en 1927, le cours moyen de l'essence au Golfe du Mexique sur lequel s'alignent tous les prix mondiaux s'est abaissé à 4 3/4 cents en 1934 alors que pendant la même période le cours moyen du dollar passait de 5,89 à 7,33 pesetas.

Les ventes effectuées par la C.A.M.P.S.A. ont porté en 1934 sur plus de 541 millions de litres d'essence.

1. *World Petroleum*, octobre 1933, Russel Palmer, « Le mirage des monopoles ».

Un calcul très simple nous montre que la chute des cours a évité au Monopole pendant l'exercice correspondant un décaissement de plus de 16 millions de pesetas par comparaison avec les prix de l'essence importée en 1927.

Loin de se traduire par un excédent de recettes en faveur du Trésor, il semble donc que le Monopole coûte au consommateur et à l'Etat beaucoup plus qu'il ne leur rapporte.

Il ne faut pas oublier non plus que le Monopole a supprimé les remises de gros et réduit, dans une proportion considérable, les profits des revendeurs en les ramenant pour l'essence, de 7 centimos 1/2 à 2 1/2 par litre en moyenne¹.

Portant sur 540 millions de litres par an, l'économie qui en résulte est loin d'être négligeable et l'on constate avec surprise qu'elle n'apparaît nulle part dans les comptes de la C.A.M.P.S.A.

On n'y retrouve pas non plus « les bénéfices exceptionnels de l'industrie du pétrole dont le retour à l'économie nationale » devait justifier amplement l'initiative du Directoire d'après l'exposé des motifs du décret d'adjudication.

Les résultats financiers du Monopole sont donc loin d'être brillants et il est certain qu'un aménagement rationnel du régime fiscal des hydrocarbures aurait assuré à l'Etat des ressources équivalentes à celles du Monopole, tout en maintenant les prix de vente en deçà de leurs cours actuels pour le plus grand bien de l'économie nationale.

1. Les agents de la C.A.M.P.S.A. détenteurs d'appareils distributeurs touchent actuellement les commissions suivantes (par litre).

pour un débit inférieur à	3.000 litres par mois	pesetas	0, 03
— — compris entre	30.001 et 50.000 litres par mois	—	0, 028
— — — —	50.001 et 80.000 — —	—	0, 023
— — — —	70.001 et 110.000 — —	—	0, 015
— — supérieur à	100.000 — —	—	0, 01

QUATRIÈME PARTIE

Le Monopole et la Politique espagnole des combustibles liquides

CHAPITRE PREMIER

L'APPROVISIONNEMENT DE L'ESPAGNE EN PÉTROLE. LE RAFFINAGE ET LA PROSPECTION DU SOUS-SOL.

Le problème des approvisionnements domine toute la question du pétrole dans les pays non producteurs.

C'est un point sur lequel nous pensons avoir suffisamment insisté dans les chapitres précédents.

Nous savons qu'avant le Monopole le marché espagnol avait été longtemps approvisionné par la Standard Oil Co (New-Jersey) et qu'en 1920 la Shell avait créé en Espagne une filiale de distribution.

En 1926 le pétrole russe avait fait son apparition ; au cours de l'année suivante les importations russes atteignaient déjà 13 % des importations globales.

En instituant alors le Monopole, l'Espagne s'aliénait délibérément ses deux premiers fournisseurs qui paraissent bien, malgré diverses tentatives de rapprochement, s'être toujours refusés à renouer avec elle leurs anciennes relations.

En bravant de la sorte les principaux producteurs du globe, dont l'hégémonie en matière de pétrole s'est exercée

si longtemps sur tous les pays importateurs et qui aujourd'hui encore contrôlent la plupart des marchés d'exportation, le Directoire faisait un geste bien téméraire.

Peu s'en fallut d'ailleurs que cette témérité ne lui devînt fatale, car, si l'Espagne put en éviter les conséquences désastreuses, cela tint aux circonstances exceptionnelles qu'avait fait naître la surproduction aux Etats-Unis et le développement extraordinaire de la production russe.

L'omnipotence des trusts¹ est si connue, elle a fait l'objet d'études si nombreuses que nous nous dispenserons d'esquisser à notre tour le rôle considérable que jouent, dans la distribution du pétrole à travers le monde, ces organismes hypertrophiés, aux ramifications tentaculaires et parfois mystérieuses que notre sens latin de la mesure ne conçoit qu'avec un peu d'effroi et une certaine difficulté.

1. On sait qu'il existe aux Etats-Unis plusieurs « Standard Oil » provenant de la désagrégation de l'ancien trust créé en 1867 par John B. Rockefeller et dont la dissolution fut prononcée en 1911 par le Sherman Act.

A la suite de cette dissolution, les anciennes Compagnies du groupe de la Standard-Oil, au nombre de 33, reprirent leur indépendance, tandis que la société mère, la plus importante, prit le nom de *Standard Oil of New-Jersey* et plus tard celui de *Standard Oil Co* (New-Jersey).

(Son capital s'élève à 750.000.000 de dollars et sa production de pétrole brut dépasse celle de la Russie avec 22.000.000 de tonnes en 1933.

La *Standard Oil Co* (New-Jersey) possède un immense réseau de pipelines et de raffineries, ainsi qu'une flotte de 196 bateaux-citernes. Elle a créé des filiales dans la plupart des pays du monde).

Le groupe rival la *Royal Dutch-Shell*, dirigé depuis près de 35 ans par Sir Henry Deterding, a pour origine l'alliance contractée entre la *Royal Dutch* fondée en 1890 et la *Shell Transport And Trading Co*, société de navigation créée en 1893.

Le capital social, du groupe est d'un milliard de florins, près de 10 milliards de francs.

Sa production de brut s'est élevée, comme celle de la *Standard Oil Co* (New-Jersey) à près de 22.000.000 de tonnes en 1933.

Au début de 1934, il possédait 42 raffineries réparties dans le monde et une flotte citerne de 1.818.245 tonnes.

En réalité il n'existe plus de trust dans l'industrie pétrolière et c'est seulement pour adopter la terminologie courante que nous nous servons de ce terme devenu impropre pour désigner les grands groupements pétroliers (Voir à ce propos une étude de M. J. Filhol, auquel nous empruntons ces données : « Les grands Trusts pétroliers dans les Cahiers économiques et sociaux », *op. cit.*).

Le Monopole fut pour les trusts un véritable ultimatum. La mesure était dirigée contre eux. Le Directoire n'en faisait pas mystère et ne cachait nullement les sentiments qu'il professait à cet égard.

Non seulement la perte du marché espagnol, avec toutes ses possibilités, leur était sensible, mais, surtout, la contagion possible d'un pareil exemple à une époque où les théories étatistes connaissaient un regain de faveur.

Les efforts qu'ils firent pour déjouer la manœuvre furent vains et les « coups de poing sur la table » de M. Déterding restèrent sans écho.

« Le Monopole, déclara-t-il au général Primo de Riviera, au cours d'une entrevue épique relatée par M. Sotello, peut naître. Il vivra tout au plus un an ou deux. Après quoi il ne trouvera plus de fournisseurs »¹.

La lutte paraissait inégale et tous les amis de l'Espagne étaient persuadés à l'époque qu'elle sortirait vaincue de la lutte et finirait par composer avec les trusts en suivant la loi du vainqueur.

Il leur paraissait impossible en 1928 qu'un pays comme l'Espagne, dont la consommation était appelée à s'accroître considérablement du fait qu'elle ne comptait encore qu'un automobile pour 155 habitants², puisse assurer bien longtemps, avec toute la sécurité désirable, son ravitaillement en combustibles liquides sans le concours des deux puissantes entités qui en contrôlent pratiquement le marché.

En étudiant la période intérimaire, nous avons vu comment le Directoire avait relevé le défi et comment le pétrole russe avait sauvé le Monopole d'un échec certain. Nous

1. Calvo Sotello, *op. cit.*

2. Il y avait en Espagne 135.000 véhicules automobiles immatriculés en 1927
 250.000 — — — 1930
 327.000 — — — 1934

avons montré qu'au point de vue politique, le contrat russe avait eu des répercussions considérables et que le fait de traiter avec une des plus vieilles monarchies d'Europe avait été, pour les Soviets, un succès diplomatique incontestable et la première étape de la reconnaissance officielle de leur Gouvernement.

Le fait qu'un dictateur ait ainsi fait litière de son amour propre et se soit vu contraint, malgré sa répulsion, de faire appel à la république des Soviets, montre à lui seul combien le problème du ravitaillement des pays non producteurs est épineux et difficile à résoudre.

Pour conjurer l'emprise des trusts, qu'il redoutait d'ailleurs à juste titre, le Directoire courait délibérément un risque beaucoup plus redoutable : celui du fournisseur unique. Au lieu de s'attaquer résolument au problème de l'approvisionnement et d'en rechercher la solution dans un juste équilibre entre les différents producteurs du globe, il commençait par s'aliéner les plus puissants d'entre eux et liait partie avec un seul. C'était justement le Syndicat du Naphte placé, comme nous le savons, dans l'obéissance absolue d'un Gouvernement dont la forme politique ne paraît pas encore donner des garanties telles qu'il semble indiqué de remettre entièrement entre ses mains le ravitaillement d'un pays en combustibles liquides.

En faisant des Soviets son principal fournisseur et en se liant aussi intimement au Syndicat du Naphte, le Monopole subordonnait trop étroitement son ravitaillement à la « grande inconnue russe ».

Il le laissait à la merci d'un changement de régime, qu'accompagneraient certainement de graves troubles intérieurs ou des complications internationales toujours possibles, pouvant amener un conflit dans les Balkans et entraîner inévitablement la fermeture des Dardanelles.

Privée pour une raison ou une autre du pétrole soviétique, l'Espagne se trouverait à l'heure actuelle dans une situation des plus critiques.

Ayant rompu toute relation avec ses anciens fournisseurs, elle se heurterait de leur part à une fin de non recevoir, surtout en cas de guerre où la surproduction actuelle du pétrole ferait place bien vite à sa raréfaction.

Qu'on le veuille ou non, il est nécessaire de compter avec les trusts, étant donné leur puissance et les moyens dont ils disposent, qu'il s'agisse des sources de pétrole et de leur répartition géographique ou de leur organisation industrielle et commerciale (raffineries, pipe-lines, flotte pétrolière, parcs de stockage, wagons citernes, etc...).

En le méconnaissant, le Monopole a commis une lourde faute dont l'Espagne peut un jour ou l'autre supporter les conséquences.

Certes, il était avantageux pour elle d'ouvrir largement son marché au pétrole russe que la proximité relative des centres de production y appelait tout naturellement.

Les conditions avantageuses offertes par le Syndicat du Naphte, jointes à l'économie sur le frêt, lui permettaient de jouer le rôle d'un volant régulateur des prix et de tenir en échec pour l'instant toute manœuvre de dumping ou tentative d'accaparement.

C'était déjà beaucoup et la sagesse eût voulu que le Monopole se contentât de ce résultat considérable.

En ne le faisant pas, et, en achetant aux Soviets plus de la moitié de ses fournitures, le Gouvernement espagnol, cédant à une solution de facilité, n'a pas compris que « le ravitaillement civil en temps de paix peut et doit servir de base à l'organisation des approvisionnements en temps de guerre »¹.

1. M. Pineau, *op. cit.*

Nous connaissons déjà la genèse du premier contrat russe et les compromissions qui en ont marqué la conclusion.

Ce contrat resta en vigueur jusqu'au 31 décembre 1930 et, jusqu'à cette date, les Soviets importèrent en Espagne, chaque année, des quantités croissantes d'hydrocarbures représentant plus de la moitié des importations totales.

Le surplus fut acheté aux sociétés américaines indépendantes et à des compagnies roumaines de second ordre.

Chaque fois qu'un contrat venait à expiration, c'était autour du Monopole de nouvelles intrigues et le choix des fournisseurs roumains ou américains fut plus souvent dicté par des considérations personnelles que par le souci d'assurer l'équilibre et la sécurité du ravitaillement.

Cette politique amena bien des déboires, surtout quand le contrat russe vint à expiration. L'opinion alertée s'opposait violemment à son renouvellement et exigeait même que les contractants espagnols fussent traduits devant les tribunaux répressifs.

A ce moment coururent les bruits les plus contradictoires et l'on assura même que le Gouvernement espagnol s'était rapproché des trusts et leur avait offert, en échange d'un emprunt, une part importante du marché.

Quoiqu'il en soit, les pourparlers échouèrent et le Monopole eut à rechercher de nouveaux fournisseurs pour remplacer le Syndicat du Naphte dont le contrat ne pouvait être immédiatement renouvelé.

Pendant les six premiers mois de 1931, le pétrole russe fut remplacé par le pétrole roumain tandis que le Monopole se liait avec un nouveau fournisseur la « Compañía Española de Petroleos (C.E.P.S.A.) » dont nous examinerons plus à loisir le rôle dans un chapitre prochain.

Avec la Roumanie, le Monopole rencontra bien des déboires. Il ne put traiter qu'avec des compagnies de second ordre, car les sociétés les plus importantes sont affiliées aux trusts. Aussi eut-il à se plaindre tant de la qualité que de la régularité des livraisons et ce fut à grand peine qu'il put assurer convenablement ses approvisionnements.

La C.A.M.P.S.A. s'aperçut, une fois de plus, qu'il lui serait impossible de ravitailler plus longtemps l'Espagne en combustibles liquides en écartant simultanément les trusts et le Syndicat du Naphte.

Aussi dût-elle se rapprocher encore des Soviets et passer avec eux un nouveau contrat venu à expiration le 31 décembre 1934.

Ce contrat raffermirait encore la situation du Syndicat du Naphte comme le révèle la statistique suivante :

IMPORTATION D'HYDROCARBURES PAR PAYS DE PROVENANCE (tonnes)

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Russie	249.235	313.864	366.500	156.282	407.403	305.431	472.816
Etats-Unis	200.529	227.048	305.326	190.314	122.750	136.383	236.705
Roumanie	39.010	37.543	68.744	285.865	133.446	42.089	56.511
Iles Canaries ...				82.458	54.754	125.527	75.166
Mexique	10.568						
Divers	5.440	2.623		2.065	2.534	3.136	1.443
	504.772	581.078	740.570	716.984	720.887	612.566	842.641

en ramenant ces chiffres à leurs pourcentages respectifs pour les trois dernières années on a le tableau suivant :

	1932	1933	1934
Russie	56,5	50	56
Etats-Unis	17	22	28
Roumanie	18	7	6,8
Iles Canaries	7,5	20,5	9
Divers	0,4	0,5	0,2

qui met en évidence la part considérable laissée à l'U.R.S.S. dans l'approvisionnement du marché.

Pour apprécier la politique espagnole, il est bon de jeter un coup d'œil sur la politique suivie à la même époque par la France, tributaire de l'étranger comme l'Espagne, pour ses approvisionnements et dont la situation présentait alors avec la sienne beaucoup d'analogie.

« Une politique prudente ne nous autorise pas à avoir de préférences pour telle ou telle source d'approvisionnement » déclarait M. Charlot dans son rapport à la Chambre des députés sur le projet de loi modifiant le régime d'importation du pétrole en France et adopté par le Parlement le 20 mars 1928.

« Elle ne doit écarter personne : ni les groupements américains ni les groupements anglais ni les indépendants d'Amérique et du Mexique, ni les producteurs affiliés au Syndicat russe du Naphte représentant le Gouvernement des Soviets ».

« Diplomatiquement cette politique s'impose, afin de ne pas semer des germes de guerre économique entre notre pays et les autres nations intéressées ».

« Economiquement, nous ne pouvons nous lier avec personne, et notre intérêt est d'avoir une tactique assez habile et assez souple telle que la défaillance d'un fournisseur, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, se trouve compensée par ailleurs »¹.

1. Ces sages principes portèrent leurs fruits et quelques années après notre ravitaillement avait atteint un remarquable équilibre comme en témoigne l'état des importations de pétrole en France par pays d'origine en 1932 au moment où les premières cargaisons de pétrole brut allaient y être raffinées.

Pays	Quantités (Tonnes)	%
Etats-Unis	597.526	29, 99
Russie	561.414	28, 17
Perse	370.130	18, 57
Roumanie	346.680	17, 40
Autres pays	116.966	5, 97
	1.992.716	100 %

Sous ce rapport, l'approvisionnement du marché espagnol laisse beaucoup à désirer, et si, pour une raison ou pour une autre, le pétrole russe venait à se dérober, le ravitaillement de l'Espagne risquerait d'être compromis.

Pour l'instant, l'Espagne exporte chaque année en Russie des capitaux considérables (près de 26 millions de pesetas or par an) et sa balance commerciale avec la Russie est en continuel déficit.

C'est en vain que pour atténuer ce déficit, les Gouvernements espagnols se sont efforcés d'obtenir pour leurs nationaux des avantages économiques et de nouveaux débouchés pour le cuivre et pour le liège espagnols.

Ils se heurtèrent continuellement à l'intransigeance des Russes qui refusèrent toujours d'admettre le principe d'une compensation entre les achats de pétrole et les importations espagnoles. Ils voulaient bien, paraît-il, admettre ces importations, mais à des conditions de paiement absolument inacceptables.

L'opinion s'est émue de ces échecs et pour lever l'hypothèque prise par l'U.R.S.S. sur les finances nationales, les gouvernements espagnols ont essayé de conclure avec la Roumanie de nouveaux accords commerciaux. On assure même qu'ils ont pensé reprendre aux raffineries françaises des produits finis, et, il est fort possible qu'un jour ou l'autre les automobilistes espagnols consomment du pétrole de l'Irak ou du Vénézuéla raffiné en France.

*
* *

Tout en poursuivant la politique d'approvisionnement répondant aux véritables intérêts de l'Espagne, le Monopole avait pris l'engagement de rénover l'industrie du raffinage et de lui donner une vigoureuse impulsion.

Le contrat d'adjudication prévoyait, en effet, que la Compagnie Fermière construirait, dans un délai de cinq ans, des raffineries en nombre suffisant pour traiter les quantités de pétrole brut répondant aux 80 % de la consommation.

Elle devait, en même temps, rechercher pour ces raffineries des sources de pétrole indépendantes et poursuivre à l'étranger l'acquisition ou le contrôle de gisements pétroliers.

A vrai dire, les banquiers, dont l'influence au sein de la C.A.M.P.S.A. a toujours été prédominante, se souciaient fort peu de ces obligations.

Ils s'estimaient heureux déjà d'avoir mis la main sur le Monopole et d'y avoir trouvé l'emploi rémunérateur de leurs capitaux. Leur ambition se limitait à la distribution du pétrole et de ses dérivés et ils ne désiraient nullement aventurer leurs fonds dans une politique de raffinage dont les résultats financiers leur apparaissaient bien aléatoires. En hommes d'affaires qu'ils étaient, ils voyaient bien que le raffinage en Espagne, abstraction faite de toute autre considération, économique ou nationale, ne serait pas rémunérateur en lui-même et se traduirait par une augmentation des prix de revient. Pour développer chez eux cette industrie, tous les pays importateurs se trouvent obligés d'assurer au pétrole brut un régime préférentiel ou une marge de protection douanière qui lui permettent seuls de vivre et de prospérer. Cette protection du pétrole brut impose à leurs finances de lourds sacrifices et, sur elle, repose toute la politique pétrolière des principaux pays européens dépourvus comme la France de pétroles naturels.

En Espagne, les banquiers actionnaires de la C.A.M.P.S.A. se sont toujours refusés à assumer ce sacrifice, estimant qu'il

était beaucoup plus lucratif pour eux d'importer des produits finis.

Tout ce qu'ils proposaient, c'était la création d'une filiale de raffinage comportant l'émission de nouveaux titres dans le public et l'occasion pour eux d'une nouvelle et fructueuse opération financière.

Si on les avait écoutés, les filiales se seraient bien vite multipliées ; une aurait pris les transports maritimes, une autre les transports terrestres, une troisième, enfin, le raffinage... et, sans doute, n'aurait-elle pas été la dernière.

La C.A.M.P.S.A. n'aurait guère plus été qu'un omnium tirant du travail d'autrui le plus clair de son revenu !

L'opinion s'était insurgée depuis longtemps devant ces tendances spéculatrices et l'esprit affairiste qui régnait en maître au sein de la C.A.M.P.S.A.

Aussi conçoit-t-on l'amertume de M. Sotello et comprend-on facilement qu'il se plaigne dans ses mémoires d'avoir été aussi mal secondé par les premiers dirigeants du Monopole, qu'il qualifie sévèrement « d'hommes à courtes vues ».

Pour gagner du temps, et, dans l'espoir, nous dit M. Sotello, que dans l'intervalle il quitterait le pouvoir, la C.A.M.P.S.A. proposa la nomination et l'envoi à l'étranger d'une commission d'études chargée d'enquêter sur ce qui s'était fait en Angleterre, en France, en Belgique, en Allemagne, dans le domaine du raffinage.

C'est ainsi que la commission put visiter quinze raffineries dont six en fonctionnement (3 en Angleterre, 2 en France et 1 en Allemagne).

Après avoir constaté que tous ces pays poursuivaient avec fièvre une politique d'émancipation et de raffinage, la commission revint en Espagne complètement édifiée.

Le régime français, dont les grandes lignes lui furent

exposées au cours d'une visite à l'Office National des Combustibles Liquides, parut retenir plus particulièrement l'attention de la commission.

Beaucoup d'Espagnols regrettent aujourd'hui, qu'avant de prendre sa décision, le général Primo de Riviera n'ait pu pressentir toute la souplesse de ce régime et prévoir les résultats qu'il a permis d'atteindre quelques années plus tard en France.

Avec l'esprit avisé et l'absence de tout dogmatisme qui le caractérisait, il est probable que le dictateur espagnol aurait répudié toute idée de monopole pour adopter un régime analogue, faisant une large place à l'initiative privée, quitte à l'adapter naturellement aux besoins particuliers de son pays, comme l'ont fait depuis, un certain nombre de gouvernements (Italie, Allemagne, Japon...).

Malheureusement, le prestige de la dictature était en jeu et il était trop tard pour faire volte-face. Le rapport fut publié et eut, dans toute l'Espagne, une répercussion considérable. De sévères critiques furent adressées au Monopole, et, une fois de plus, toute la presse déplora les timidités de sa politique pétrolière.

Placés devant leurs responsabilités, les dirigeants de la C.A.M.P.S.A. comprirent enfin l'inopportunité de leur attitude et se décidèrent à mettre en adjudication, dans les premiers mois de 1930, la construction d'une raffinerie à Barcelone.

Cette raffinerie devait traiter 700 tonnes de pétrole brut par jour et être aménagée de façon telle que sa capacité journalière de travail puisse être portée à 1.500 tonnes.

Le concours eut lieu, mais l'adjudication ne fut jamais prononcée. Un peu plus tard, elle fut annulée par décret.

Après la chute du Directoire, le projet et beaucoup

d'autres plus ambitieux encore, puisqu'ils comportaient aussi l'établissement de raffineries à Santander et Séville, furent repris par différents gouvernements, désireux surtout d'augmenter leur prestige auprès de l'opinion, en réussissant là où tant d'autres avaient échoué.

Les espérances que firent naître tous ces projets furent de courte durée et toujours les mêmes difficultés financières ou l'insécurité politique en vinrent différer l'aboutissement.

Tout récemment, un des derniers gouvernements, à la veille même d'en ordonner l'exécution, renonçait une fois de plus, à la raffinerie de Barcelone et en ajournait *sine die* la construction. Ce fut, pour le Monopole un nouvel et cuisant échec et, pour l'amour propre national, la plus cruelle déception.

La C.A.M.P.S.A. était aussi tenue par son contrat de rechercher à l'étranger des bases d'approvisionnement indépendantes, capables d'assurer la sécurité et la continuité de son ravitaillement. S'il ne lui était pas possible d'acheter des terrains pétrolifères, elle devait, tout au moins, s'assurer le contrôle d'entreprises de production assez judicieusement réparties, pour qu'en tout état de cause et nonobstant la carence de l'une ou l'autre d'entre elles, elle fût toujours à même d'obtenir le pétrole brut répondant à ses besoins.

Elle s'attacha à ce problème, autrement complexe que celui du raffinage, avec autant de nonchalance et aussi peu d'esprit de suite.

Tout se borna encore à l'envoi de commissions de techniciens, flanqués cette fois de juristes et de financiers, en Amérique latine d'abord, où les négociations n'aboutirent à aucun résultat. Elles ne furent pas plus heureuses avec la Pologne où la C.A.M.P.S.A se vit offrir, paraît-il, une conces-

sion sur des terrains pétrolifères encore non exploités. Avec la Roumanie, le Gouvernement espagnol essaya vainement de conclure un accord l'autorisant à recevoir chaque année un contingent de pétrole brut, mais il ne put obtenir de dérogation aux dispositions législatives qui interdisent l'exportation des produits bruts pour conserver aux sociétés roumaines le bénéfice du raffinage.

Le caractère étatique de la C.A.M.P.S.A. était loin de faciliter cette tâche car, outre leur répugnance à traiter avec un gouvernement étranger, certains de ces pays s'en voyaient empêchés par une législation restrictive qui refusait aux Gouvernements étrangers tout droit de propriété sur leur territoire.

C'est ce qui se produisit au Vénézuëla, où le Monopole perdit l'occasion d'acquérir un important domaine pétrolifère.

Cette occasion lui fut offerte par une entreprise de production, que ses difficultés financières amenèrent à se dissoudre : « la Falcon Oil Corporation ». Au moment de sa dissolution, le capital de cette société atteignait 7.200.000 dollars ; elle avait émis en plus 500.000 £ d'obligations.

« La Falcon Oil Corporation » possédait dans la zone maritime du lac Maracaïbo et dans l'Etat de Monagas d'importantes concessions portant sur plus de 156.000 hectares de terrains pétrolifères.

Situées dans une des régions du globe les plus riches en pétrole, ces concessions offraient pour l'avenir un intérêt considérable.

Pour l'instant, leur prospection n'était qu'ébauchée, et l'exploitation en était restée rudimentaire, en raison surtout de la surproduction mondiale et de l'avilissement des cours.

Aussi « la Falcon Oil Corporation » n'en avait-elle retiré en 1929 que 3.000 barils par jour, chiffre infime par rapport aux possibilités de production.

En plus de ce domaine riche surtout en perspective d'avenir, « la Falcon Oil Corporation » avait obtenu de la « Lago Petroleum Corporation » une option portant sur 5 % de sa production de pétrole brut.

Cette dernière société possède à l'Est du Maracaïbo, des gisements parmi les plus riches à l'heure actuelle du Vénézuëla. Sa production annuelle atteignait presque, en 1928, celle de la Roumanie tout entière, avec 4.288.000 tonnes contre 4.300.000 environ, de sorte que « la Falcon Oil Corporation » paraissait assurée de recevoir chaque année plus de 200.000 tonnes de brut. Il s'agissait, comme on le voit, d'une affaire des plus intéressantes, donnant au Monopole espagnol l'occasion inespérée d'entrer enfin dans la voie des réalisations.

« La Falcon Oil Corporation » offrit, en effet, de céder tout son actif à la C.A.M.P.S.A.

Après avoir longtemps hésité, la C.A.M.P.S.A. refusa, n'ayant pu, paraît-il, obtenir du Gouvernement vénézuélien une dérogation suffisamment explicite aux dispositions restrictives que nous avons rappelées plus haut.

Il paraît vraisemblable que les banquiers actionnaires de la C.A.M.P.S.A. se refusèrent à financer l'acquisition et à ouvrir au Monopole les crédits correspondants. Sans doute voulurent-ils, encore une fois, lier la question à celle d'une augmentation de capital ou autre combinaison financière dont le Gouvernement espagnol ne voulait à aucun prix. Ce fut là, sans doute, la véritable pierre d'achoppement.

Quoi qu'il en soit, un certain nombre de banquiers espagnols, pour la plupart actionnaires de la C.A.M.P.S.A.

(Banque de Crédit Extérieur, Banque Hispano-Américaine, Banque Urquijo, Banque Centrale, Banque de Catalogne, Banque Hispano Coloniale, Syndicat d'émission d'Espagne etc..) estimant que l'affaire était bonne, décidèrent de ne pas la laisser échapper et d'en tirer personnellement tout le parti possible.

Ils créèrent pour cela le 26 septembre 1929 la Compagnie Espagnole des Pétales S.A. (en abrégé C.E.P.S.A.) au capital de 75 millions de pesetas, représenté par 1.500.000 actions de 50 pesetas chacune.

Les actions sont au porteur et librement transmissibles ; il existe cependant 150.000 actions nominatives qui ne peuvent être transférées à l'étranger.

Contrairement à ce que l'on a soutenu maintes fois, la C.E.P.S.A. est absolument indépendante du Monopole. Ce dernier n'a pris aucune part à la souscription du capital et reste entièrement étranger à la gestion de l'affaire.

Comme nous l'avons vu, la C.E.P.S.A. est propriétaire au Vénézuëla de riches concessions pétrolifères. Elle possède en plus un droit de préemption sur 5 % de la production de la Lago Petroleum Compagnie.

La mise en valeur de ses concessions aurait nécessité une prospection méthodique et des investissements considérables. La C.E.P.S.A. n'avait d'abord pas les ressources nécessaires, et l'époque lui paraissait, et lui paraît encore, mal choisie pour jeter sur un marché déjà saturé, de nouvelles quantités de pétrole, alors qu'une bonne partie de la production actuelle ne peut s'écouler qu'au-dessous des prix de revient.

Avant d'exploiter son domaine pétrolifère, elle devait d'abord chercher un débouché pour les quelque 200.000 t. de brut qu'elle reçoit de la Lago Petroleum. Par la suite

seulement, et, au fur et à mesure que le lui permettraient les circonstances économiques et la capacité d'absorption de sa clientèle, elle pourrait, à son tour, mettre en exploitation ses propres gisements de pétrole.

Le marché espagnol paraissait tout indiqué s'il n'avait fallu vaincre les timidités du Monopole et lui imposer enfin une politique pétrolière soucieuse des véritables intérêts de l'Espagne.

La C.E.P.S.A. ne possédait pas encore de raffineries ; elle ne pouvait songer à en établir en Espagne, puisque le Monopole s'étendait à la fois à l'importation, au raffinage et à la distribution.

Aussi commença-t-elle par échanger son pétrole brut contre des produits raffinés en Amérique.

Elle en vendit quelques cargaisons au Monopole et passa même avec lui un contrat pour la fourniture de 208.000 t. d'essence livrables en trois ans et expirant le 31 décembre 1933.

Dans l'intervalle, la C.E.P.S.A. entreprit la construction d'une raffinerie aux îles Canaries, à Santa-Cruz de Ténériffe. Ces îles, quoique espagnoles, ne sont pas soumises au Monopole et l'industrie, comme le commerce des pétroles, est entièrement libre.

La création d'une raffinerie aux Iles Canaries était toute indiquée, car ces îles se trouvent au carrefour de routes maritimes très fréquentées. Un grand nombre de paquebots y font escale et se ravitaillent en mazout. La C.E.P.S.A. témoigna donc d'un esprit commercial très avisé en construisant une raffinerie à Ténériffe pour y traiter un brut vénézuélien très riche en produits lourds.

La raffinerie de Ténériffe fut construite en moins d'un an par la « Bethléem Steel » et inaugurée le 27 novembre

1930. Les frais d'installation se sont élevés à 310.000 £. environ. Elle occupe un terrain de 400 m. sur 200, relié à la côte par un pipeline de 3 milles de longueur.

Cette raffinerie peut traiter annuellement près de 300.000 tonnes. Sa capacité de stockage, tant pour le brut que pour les produits finis, est de 80.000 tonnes.

L'emplacement qu'elle occupe est trop restreint ; aussi les réservoirs sont-ils serrés les uns contre les autres, sans qu'il existe entre eux le moindre barrage ou la moindre levée de terre. Cette absence de protection est d'autant plus regrettable que le terrain a une pente de 5 % et que seule une petite ruelle sépare la raffinerie de l'agglomération voisine.

La visibilité du large est excellente et les réservoirs seraient, le cas échéant, un objectif des plus vulnérables que ne pourraient protéger efficacement quatre vieilles pièces d'artillerie de 240 mm. placées à 150 m. environ en contre-bas.

Etant données ses faibles dimensions, la raffinerie de Ténériffe pourvoit surtout aux besoins de l'archipel canarien et des navires qui y font escale.

Le surplus de sa production est achetée, en majeure partie, par le Monopole espagnol qui absorbe chaque année 60 à 80.000 tonnes d'essence, 10 à 15.000 tonnes de pétrole et 60.000 à 65 tonnes de gaz oil et fuel oil.

Le contrat actuellement en vigueur entre les deux sociétés a été signé le 1^{er} juillet 1934 ; sa durée est d'un an et il est renouvelable par tacite reconduction, d'année en année. Les prix de cession ont été fixés par référence à ceux des pétroles importés du Texas par la C.A.M.P.S.A. qui bénéficie d'ailleurs d'un escompte supplémentaire de 5 %.

Les pourparlers qu'engagèrent les deux sociétés à propos

de ce contrat furent très laborieux. La C.E.P.S.A. se plaignit, comme elle l'avait déjà fait maintes fois, de ne recevoir du Monopole aucun encouragement et le bruit courut même qu'elle avait menacé de fermer la raffinerie de Ténériffe si on ne lui donnait pas satisfaction.

Actuellement les dirigeants de la C.E.P.S.A. projettent la construction d'une seconde raffinerie à Ceuta, au Maroc espagnol, mais l'insuffisance de leur trésorerie semble les avoir contraints d'ajourner ce projet.

Il est probable, d'ailleurs, qu'avant de se procurer les fonds nécessaires, la C.E.P.S.A. attend les résultats des forages d'exploration qu'elle poursuit actuellement au Vénézuëla.

*
* *

Malgré le peu d'espoir conservé aujourd'hui de trouver du pétrole en Espagne, la prospection du sous-sol devait compléter la politique pétrolière du Monopole.

On sait qu'en Espagne les recherches de pétrole remontent fort loin dans le passé.

En 1860, une compagnie anglaise s'était déjà installée dans la Péninsule.

Elle exploitait dans la région de Cadix quelques affleurements d'huile lourde connus depuis de longue date et en extrayait quelques barils de pétrole par an.

Un peu plus tard, la découverte du pétrole liquide en Pensylvanie vint retirer tout intérêt à cette exploitation rudimentaire.

De 1900 à 1905, les sondages furent repris par diverses sociétés belges, françaises ou anglaises. Toutes ces sociétés se débattirent, les unes après les autres, dans d'inextri-

cables difficultés financières et, après bien des échecs, toute prospection fut abandonnée.

En 1914, le Gouvernement espagnol fit creuser, avec un matériel de fortune, quelques puits, un peu au hasard et sans aucune méthode. Les moyens dont il disposait ne lui permettaient pas de creuser au-delà de 150 mètres de profondeur, ce qui était insuffisant.

Aussi ne faut-il pas s'étonner qu'il n'ait pas obtenu le moindre résultat.

Aussitôt après la guerre, le pétrole revint à l'ordre du jour et, pour encourager les recherches, le Gouvernement espagnol accorda une exemption d'impôt foncier pour 6 ans au maximum, à tous les concessionnaires de terrains pétrolifères, à charge pour eux de consacrer au moins 500.000 pesetas aux travaux de prospection et à l'acquisition d'un matériel de forage (Décret du 1^{er} décembre 1922).

La fièvre du pétrole (oro negro ou oro liquido comme disent les Espagnols) gagna tous les esprits et, dans un but plus spéculatif que financier, il se monta en Espagne un grand nombre de sociétés pétrolifères.

L'une d'elles, cependant, la Société Ibero-Américaine, explora minutieusement la province de Navarre et foragea même à Gastiani un puits de 1612 mètres qui fut abandonné.

Dans l'ensemble, les résultats furent décevants; les forages permirent seulement de constater l'existence de couches gazeuses ou de sables imprégnés d'hydrocarbures dont l'exploitation aurait été plus coûteuse que rémunératrice.

Bien entendu, les grosses fortunes espagnoles ne s'étaient pas risquées dans ces recherches. Elles trouvaient beaucoup plus lucratif d'acheter des concessions pour les revendre ensuite ou les affermer aux sociétés alleman-

des, françaises ou anglaises de prospection ou de forage.

A leur tour, ces dernières sociétés montraient beaucoup plus d'empressement à rédiger d'alléchants prospectus pour les petits souscripteurs qu'à rechercher du pétrole.

Il se produisit tant d'abus que le Gouvernement dut intervenir sous la pression de l'opinion publique.

Il suspendit d'abord le droit de recherche dans les zones présumées pétrolifères des provinces de Navarre, Soria, Burgos et Cadix et se réserva le droit exclusif de l'exercer lui-même ou de le concéder.

En même temps, il chargea l'Institut Géologique espagnol d'établir un plan de sondages et d'investigations et d'élaborer un programme de prospection pétrolifère par des méthodes géophysiques. Ces méthodes devaient servir de recoupement aux études purement géologiques et leur prêter un mutuel appui.

Le Directeur de l'Institut Géologique, Don Luis de la Peña, soumit au Directoire le résultat de ses études dans les premiers mois de l'année 1929.

Le journal *El Sol* du 21 juin 1929 résume ainsi ses conclusions :

« M. de la Peña a perdu à peu près tout espoir de trouver des gisements de pétrole en Espagne.

« Les sondages exécutés à Soria et Cadix n'ont donné que des résultats négatifs, malgré que l'on ait atteint une profondeur de 400 mètres dans un sondage et de 300 mètres dans l'autre. Ils vont être poussés, plus encore pour enlever toute espèce de doute sur l'absence du pétrole que parce que l'on conserve quelque espoir d'en trouver.

« Ces sondages offraient plus d'intérêt que ceux effectués antérieurement dans la province de Burgos et ailleurs, mais leur résultat a été négatif, alors même qu'il y avait des indices représentés par de l'asphalte.

« Dans certains cas il y a eu du pétrole, mais il s'est échappé au cours des mouvements géologiques qui se sont produits ; dans les autres cas, l'asphalte n'a pas été produit par l'oxydation du pétrole provenant d'un gisement, mais par l'oxydation des hydrocarbures provenant de la distillation des liquides.

« La probabilité de trouver du pétrole en Espagne reste donc infime d'après M. de la Peña ».

Ces conclusions pessimistes n'ont pas empêché la C.A.M.P.S.A. de poursuivre, sans grande conviction, la prospection du sous-sol et d'y consacrer quelques millions de pesetas.

Tout récemment, la découverte des gisements de Ben Tselfat au Maroc français a éveillé de nouveaux espoirs en Espagne, et certains géologues, comme M. Dupuy de Lome, inclinent à penser que l'on pourrait trouver au Maroc espagnol la prolongation des couches pétrolifères dont l'existence vient d'être décelée dans le Protectorat français.

Il paraît même que l'on aurait découvert à Punta Negri, dans le territoire de la tribu Bou Gafar, la trace de ces gisements dont l'avenir seul pourra nous préciser l'importance et les possibilités d'exploitation.

Sous cette réserve bien problématique encore, il ne semble pas que l'Espagne puisse devenir jamais un pays producteur de pétrole.

Pour remédier à cette disgrâce, le Gouvernement espagnol a recherché divers moyens propres à intensifier l'emploi des carburants de remplacement et à favoriser en Espagne la fabrication industrielle des hydrocarbures synthétiques.

C'est à ces deux problèmes que nous consacrerons la fin de cet ouvrage.

CHAPITRE II

LES CARBURANTS DE SUBSTITUTION L'HYDROGENATION

Comme tous les pays non producteurs, l'Espagne caresse l'espoir d'élaborer un jour chez elle, et à partir de matières premières tirées de son sol, les combustibles liquides qu'elle est obligée d'importer aujourd'hui.

Parmi ces pays, les uns y voient un remède au déficit de leur balance commerciale et à l'accroissement du chômage ; d'autres, jetant les yeux plus loin, pensent que la pléthore actuelle de pétrole pourrait un jour, avec l'épuisement des gisements, le céder à sa raréfaction et transformer en un servage économique la dépendance plus ou moins étroite où ils se trouvent déjà vis-à-vis de l'étranger.

Tous enfin songent à la précarité de leurs approvisionnements en cas de conflit et à la paralysie qu'une disette de pétrole apporterait aux principaux rouages de leur économie et à la mise en œuvre de leurs moyens de défense.

Depuis longtemps, le problème a retenu l'attention des Pouvoirs Publics qui ont encouragé, dans la plupart des pays, les essais de toute nature effectués jusqu'ici pour remplacer les dérivés du pétrole par des carburants d'origine nationale.

Deux procédés peuvent conduire à ce résultat : le premier, celui des « carburants de substitution », a pour objet la préparation de carburants autres que l'essence et propres à l'alimentation des moteurs à explosion ; le second offre, semble-t-il, un horizon beaucoup plus vaste : il consiste à fabriquer par voie de synthèse les hydrocarbures que l'on extrait actuellement du pétrole brut.

Nous allons passer en revue ces divers procédés et examiner pour chacun d'eux, ce que l'Espagne paraît en pouvoir attendre.

Nous commencerons notre examen par les « Carburants de Substitution » dont il existe deux catégories : les carburants liquides et les carburants gazeux.

Parmi ces derniers, on distingue d'abord le gaz fourni par les gazogènes à bois ou à charbon de bois.

Ce gaz peut servir au fonctionnement des moteurs à explosion sans qu'il soit besoin d'y apporter de modifications profondes. A l'heure actuelle, la plupart des véhicules automobiles consommant de l'essence peuvent remplacer cette essence par du gaz. Il suffit de les munir d'un gazogène. Les inconvénients de ces gazogènes ne sont pas négligeables : d'abord leur poids mort et l'encombrement du combustible, mais surtout la chute de puissance qu'ils infligent au moteur et les pertes de temps inhérentes aux premières mises en route.

Ces inconvénients sont rachetés, dans une certaine mesure, par l'économie du procédé qui l'a fait adopter sur un nombre d'ailleurs assez restreint de véhicules utilitaires.

A l'heure actuelle, l'abondance des dérivés lourds du pétrole et la vileté des prix, malgré les taxes dont ils sont grevés, leur font préférer les moteurs à combustion interne ; aussi leur diffusion se heurte-t-elle, en l'état actuel des

choses, à une véritable impossibilité sans une protection spéciale ou l'octroi de primes à la construction.

Cette protection jouerait certainement en cas de disette ou de renchérissement du pétrole et les véhicules à gazogène seraient alors appelés à rendre les plus grands services, notamment pour la Défense Nationale.

Aussi, en Espagne comme ailleurs, l'Etat-Major a-t-il prévu dès le temps de paix l'équipement de certains matériels avec des gazogènes et poursuit-il actuellement leur étude en vue d'une extension possible de leur emploi.

Pour les transports urbains, les gazogènes peuvent être remplacés par des gaz comprimés fournis par les usines à gaz ou les fours à coke. Ce procédé très économique peut être employé dans les régions minières et dans les grandes agglomérations. Les autobus de Berlin fonctionnent déjà au gaz pour la plupart, et, à la rigueur, tous les véhicules utilitaires assurant un service local pourraient être équipés de la sorte.

Un ingénieur espagnol, M. L. Sanguino, a vu plus loin et a même proposé la création sur tout le territoire de stations de distribution de gaz comprimé auxquelles viendraient se ravitailler tous les véhicules automobiles que l'on munirait pour la circonstance de tubes appropriés, logeables sous les châssis.

Utilisant pour cela les données statistiques relevées par l'Automobile-Club de France à la suite d'observations faites sur des véhicules à gazogènes, M. Sanguino est arrivé à cette conclusion que le kilomètre parcouru par un véhicule à tubes, s'élèverait en moyenne pour l'Espagne à 0,22 pesetas, alors que fonctionnant à l'essence, un camion de même puissance (20 C.V.) dépense 0,40 pesetas.

Son exposé a fait l'objet d'une communication au

2^e Congrès International du Charbon, réuni à Milan en octobre 1932, et chose curieuse, la C.A.M.P.S.A. l'a même publié en tête de son annuaire 1932-1933.

Nous n'irons pas jusqu'à traiter M. Sanguino d'utopiste, mais dans l'état actuel des choses, et malgré tout l'optimisme officiel, son projet, pour ingénieux et intéressant qu'en soit le principe, se heurte dans la pratique à cette constatation décisive qu'il impliquerait, en plus d'intolérables sujétions pour les usagers, l'abandon par le Monopole d'une bonne moitié — et nous sommes certainement très en deçà de la vérité — des ressources qu'il retire de la vente des carburants liquides.

On peut donc conclure, qu'à l'exception peut-être de certains transports urbains, les carburants gazeux ne constituent autre chose qu'une solution de fortune.

Leur emploi sur une vaste échelle, dans un pays comme l'Espagne, ne peut être envisagé sans que des circonstances exceptionnelles ou imprévisibles n'interdisent son ravitaillement en combustibles liquides, ou ne viennent relever considérablement les prix à l'importation.

Les mêmes observations peuvent être faites à propos des carburants de substitution que nous avons rangés dans la 2^e catégorie : celle des carburants liquides.

Parmi ces carburants, nous citerons les plus couramment employés : l'alcool, le benzol et l'huile de schiste, et examinerons pour chacun d'eux la situation particulière de l'Espagne.

Le problème de l'alcool carburant n'est qu'un aspect du problème beaucoup plus général et difficile à résoudre : celui d'une protection à accorder aux populations agricoles, appauvries par la surproduction et la chute constante des prix des produits de la terre. C'est sous cet angle surtout

qu'il a été envisagé par un grand nombre de pays soucieux d'assurer l'équilibre entre leur agriculture et leur industrie. Il leur a paru, à tort ou à raison, parce que trop souvent des considérations politiques ou électorales ont faussé le problème, qu'un des meilleurs moyens de venir en aide aux agriculteurs si éprouvés par l'après-guerre, était de transformer en alcool leurs excédents de récolte (vin, cidre et betteraves en France, pommes de terre en Allemagne, riz en Indochine, cellulose en Suède, canne à sucre et blé en Amérique du Sud etc..).

Naturellement, ces excédents de récolte ont fait place à des excédents d'alcool, auxquels il a bien fallu, bon gré, mal gré, trouver un débouché.

C'est ainsi que dans un grand nombre de pays, les automobilistes furent amenés à consommer de l'alcool. Pratiquement cet alcool ne peut être utilisé pur dans les moteurs actuels qui n'ont pas été prévus pour cela ; d'ailleurs son prix élevé (6 à 15 fois le prix de l'essence à l'importation suivant les divers pays) en rendrait l'emploi prohibitif.

On est obligé, pour en tirer parti, de le mélanger à d'autres carburants (essence ou benzol) et c'est le produit du mélange que l'on substitue à l'essence pure pour l'alimentation des moteurs d'automobiles.

Les avantages comme les inconvénients du mélange alcool-essence, le plus couramment employé, sont connus ; nous ne pouvons songer à les passer tous en revue et nous nous limiterons à quelques généralités.

Tout d'abord les moteurs actuels, pour la plupart, ont été construits et, peut-on dire, définitivement mis au point pour utiliser un carburant donné, répondant à certaines spécifications : l'essence. Pour ces moteurs, le mélange alcoolisé est un « Ersatz » ; ses caractéristiques

spécifiques sont différentes et pour obtenir de ce mélange un bon rendement, il est nécessaire de modifier certaines caractéristiques des moteurs appelés à l'employer, notamment le taux de compression.

Les mélanges alcoolisés résistent sans donner lieu au phénomène d'auto-allumage, à des compressions relativement élevées ; on dit de ces mélanges qu'ils sont plus ou moins antidétonants. A chaque mélange correspond une antidétonance différente, que l'on peut mesurer avec des appareils spéciaux et dont l'ordre de grandeur est donné par ce qu'on appelle « l'indice d'octane ».

Pour obtenir d'un moteur le maximum de puissance, il faut utiliser le carburant correspondant au meilleur rendement thermique. C'est ainsi qu'aux Etats-Unis les constructeurs d'automobiles ont adopté, en principe, pour leurs moteurs, trois taux de compression différents, correspondants aux indices d'octane respectifs des différents types de carburants commerciaux.

L'alcool améliore l'indice d'octane de l'essence et, à cet égard, on a tout avantage à utiliser le mélange alcool-essence dans les moteurs à compression élevée. Ces moteurs ont un meilleur rendement thermique que les moteurs à faible compression et développent donc une puissance spécifique plus élevée. Malheureusement, le mélange alcool-essence manque de stabilité ; c'est là son principal inconvénient ; une faible proportion d'eau suffit à le dissocier (1,9 cm³ par litre dans un mélange à 10 % d'alcool et il est très rare que l'essence pure ne contienne pas déjà quelques traces d'eau). En présence de cette eau, l'alcool se sépare de l'essence et risque de troubler gravement la carburation.

Pour remédier, dans la mesure du possible à cet inconvénient et à toutes les sujétions qu'il implique pour l'auto-

mobiliste, le Bureau International des Constructeurs d'Automobiles, après une étude minutieuse du problème, a demandé que le mélange réponde aux conditions suivantes :

1° le titre du mélange alcool-essence ne doit pas dépasser 25 % pour conserver un pouvoir calorifique satisfaisant ;

2° l'alcool entrant dans le mélange doit être rigoureusement anhydre ;

3° la distribution du carburant essence-alcool doit être assurée en tous temps sur la totalité du territoire de façon que l'usager ne soit pas obligé d'alimenter son moteur tantôt en essence, tantôt en carburant mixte suivant les possibilités du moment et de l'endroit.

Les inconvénients de pareilles substitutions ne sont pas à négliger : réglage de la carburation et de l'allumage, variation de puissance des moteurs, départs plus ou moins faciles, impuretés dues à l'action décapante de l'alcool, etc..

Quoiqu'il en soit, et sous la réserve de ces trois conditions, l'enquête permet de conclure que, du point de vue strictement technique, les avantages présentés par l'emploi du carburant mixte à base d'essence et d'alcool en compensent à peu près les inconvénients (sous réserve que les moteurs aient été adaptés au mélange par les constructeurs, ce qui n'est généralement pas le cas).

Au point de vue financier, l'alcool carburant est une véritable hérésie et aboutit à un gaspillage des deniers publics. On a calculé qu'en France, l'alcool carburant avait coûté à l'Etat (perte nette et manque à gagner) près d'un milliard et demi au cours de la campagne 1933-1934 et encore le Parlement s'était-il déjà trouvé dans l'obligation d'en contingenter la production !

En Espagne, les producteurs d'alcool, appuyés par les viticulteurs et les sucriers, accueillirent avec enthousiasme le projet de Monopole.

Tout heureux de leur adhésion, le Directoire ne leur ménagea pas les promesses qu'ils s'empressèrent de prendre pour argent comptant.

Le Monopole, pensaient-ils, leur viendrait en aide ; il absorberait leurs excédents de production et constituerait pour eux le plus sûr et le plus lucratif des débouchés.

C'est ainsi que le décret d'adjudication prévoyait, pour la Compagnie Fermière, l'obligation d'acheter des alcools pour les mélanger à l'essence. Mais, suprême habileté, le décret avait soin d'ajouter que l'obligation ne deviendrait pas effective avant que l'« intérêt national et celui de l'agriculture n'en vinsent exiger l'application ».

Nous ne ferons certainement pas grief aux gouvernements qui se sont succédé en Espagne depuis 1927 d'avoir su résister aussi longtemps à la tentation.

Cette tentation finit cependant par l'emporter sur la logique et l'Espagne, à son tour, paraît s'engager sur une pente bien difficile à remonter. Elle le fait, toutefois, avec beaucoup de modération.

On sait que la situation agricole a beaucoup empiré en Espagne au cours de ces dernières années : la viticulture notamment souffre de la surproduction et des prohibitions de toutes sortes qui s'opposent à l'exportation des vins. Les stocks s'accumulent et pèsent sur les cours déjà très avilis.

Cette crise, comme il est facile de le prévoir, a rendu plus intense encore le conflit qui existe depuis si longtemps entre l'alcool de vin et l'alcool de mélasse.

Comme ils l'ont fait en France, les producteurs d'alcool de vin cherchent à se ménager le monopole des alcools de bouche et à évincer leurs rivaux du marché. Comme compensation, ils demandent aux Pouvoirs Publics de créer

pour ces derniers un débouché nouveau : la carburation.

Après avoir longtemps tergiversé, le Gouvernement espagnol s'est décidé à leur donner une première satisfaction et à prendre, vers le milieu de l'année 1934, diverses mesures de protection en leur faveur.

Ces mesures ont été précédées d'un échange de vues, comparables aux accords de Béziers en France, entre les producteurs d'alcool de vin et les producteurs d'alcool de mélasse.

On sait qu'en France, ces derniers ont renoncé complètement aux débouchés que leur offrait la fabrication des boissons et des liqueurs. En Espagne, ils se sont bornés à restreindre ce débouché dans la limite d'un contingent annuel de 50.000 hectolitres.

Ce contingent sera réparti entre tous les producteurs d'alcool de mélasse au prorata des quantités d'alcool qu'ils ont livrées à la consommation en 1933, exception faite de celles qui ont été dénaturées.

Le prix de vente de ces alcools (275 pesetas l'hectolitre, impôt compris) a été fixé de telle sorte qu'ils ne puissent concurrencer trop avantageusement les alcools de vin.

En contrepartie du sacrifice qui leur est imposé, les producteurs d'alcool de mélasse pourront vendre chaque année au Monopole des Pétroles, qui sera tenu de leur acheter, 175.000 hectolitres d'alcool de mélasse. Les viticulteurs pourront également écouler dans les mêmes conditions 25.000 hectolitres d'alcool de vin, également destinés à la carburation. Ils devront, en même temps, concourir à l'assainissement du marché, en constituant immédiatement et sous peine de fermeture de leurs distilleries, les stocks de matières premières qui leur sont nécessaires pour alimenter leurs fabrications pendant 15 mois de travail continu, et par journées de 24 heures.

Ces divers décrets fixaient, en même temps, pour une première période d'essai allant du 1^{er} août au 31 décembre 1934, le prix de cession des alcools destinés à la carburation (alcools neutres titrant 96° à 98°) : 160 pesetas par hecto pour les alcools provenant des marcs, piquettes et résidus de vinification.

110 pesetas par hecto pour les alcools de mélasse ; ces prix s'entendent départ fabrique ou usine et en franchise de tout impôt.

Chaque contingent mensuel devait faire l'objet, en tout ou en partie pour chaque catégorie, d'une adjudication au rabais ; mais la Compagnie Fermière n'en prendrait pas livraison avant d'avoir construit les réservoirs de stockage qui lui étaient nécessaires pour entreposer cet alcool.

Telle était, dans ses grandes lignes, l'économie des deux décrets des 18 juin et 31 juillet 1934 modifiant le régime de l'alcool en Espagne et rendant effective, croyait-on, l'obligation faite à la C.A.M.P.S.A., aux termes du décret d'adjudication, de venir en aide à la viticulture.

Comme il fallait s'y attendre, la C.A.M.P.S.A. multiplia les objections et se refusa de prendre en charge les alcools dont elle devait assurer l'écoulement, sans recevoir en contre partie la moindre compensation. Les deux décrets restèrent donc lettre morte en ce qui la concerne, malgré tous les espoirs qu'ils avaient fait naître chez les producteurs d'alcool.

Un an après, de nouveaux projets furent échafaudés sur de nouvelles bases et firent l'objet d'un décret tout récent du 4 juin 1935.

Aux termes de ce décret, la C.A.M.P.S.A. ne sera plus tenue d'acheter des alcools de vin, mais seulement des alcools de mélasse à raison de 140.000 hectolitres par an, au prix de une peseta le litre.

Pour l'année en cours, elle devra reprendre, avant le 31 décembre 1935, tous les stocks d'alcool de mélasse, existant dans les fabriques ou dépôts, qui ne seraient pas destinés à la dénaturation pour d'autres usages.

Le décret du 4 juin 1935 accorde aussi à la C.A.M.P.S.A. la satisfaction qui lui avait été refusée jusqu'ici ; il l'autorise à augmenter le prix de vente de ses divers produits ainsi que le canon qu'elle perçoit sur les importations faites par les particuliers, dans toute la mesure nécessaire pour compenser les pertes qu'entraînera pour elle l'acquisition des alcools destinés à la carburation.

Ces pertes ont été chiffrées par la C.A.M.P.S.A. ; dans un mémoire remis le 12 juillet 1934 au délégué du Gouvernement, la Compagnie Fermière estimait que le prix de revient de l'essence dans les factories s'élevait à 0,115 peseta tandis que celui de l'alcool, compte tenu du nouveau prix de cession, s'élèverait à :

Prix d'achat	1 peseta le lit.
Frais de transport des centres de production aux usines de rectification	0,04
Pertes dans les manipulations et le transport	0,01
Frais de rectification	0,05
Transport de l'alcool rectifié aux factories	0,05
Déchargement, transvasement et pertes	0,02
au total ...	1,17 pes. le lit.

Au point de vue financier, tout le problème se résume dans ces deux chiffres : essence 0,115.

alcool 1,17 le litre.

Leur rapprochement met en évidence le véritable gaspillage de capitaux auquel conduit inévitablement l'utilisation de l'alcool carburant.

En achetant 140.000 hectos à une peseta le litre, la C.A.M.P.S.A. perdrait chaque année plus de 15 millions de pesetas, en supposant que les cours de l'essence se maintiennent à leur valeur actuelle ($14.000.000 \times (1,17 - 0,115)$).

Pour utiliser cet alcool, la C.A.M.P.S.A. ne pouvait songer à l'incorporer aux quelques 500 millions de litres d'essence consommés annuellement en Espagne, car le pourcentage d'alcool contenu dans le mélange n'aurait pas dépassé 3 %, ce qui l'aurait rendu impropre à toute consommation ; elle se trouvait donc obligée de préparer un carburant distinct.

Ce carburant, assure-t-elle, ne pourrait trouver preneur à plus de 0,40 pesetas le litre (impôt de 0,10, non compris), étant donné le cours actuel des gaz oils et diesel oils (0,32 et 0,30 le litre).

Il en résultait pour elle un manque à gagner de 0,66 — 0,40 = 0,25 peseta par litre.

En admettant que les 140.000 hectos servent à la préparation de 560.000 hectos d'un carburant national contenant 25% d'alcool suivant la formule proposée par la C.A.M.P.S.A. le manque à gagner s'élèverait encore à plus de 15 millions de pesetas par an.

L'alcool carburant coûterait donc annuellement plus de 30 millions de pesetas et en supposant que l'augmentation des prix destinée à compenser cette perte ne porte que sur l'essence, la C.A.M.P.S.A. devrait majorer ses prix de 0,07 peseta le litre $\left(\frac{30.000.000}{500.000.000 - 56.000.000} \right)$ si l'on prend pour base la consommation de 1934 et encore n'avons-nous pas tenu compte des frais supplémentaires qu'entraînerait la distribution du nouveau carburant ni des installations complémentaires qu'elle nécessiterait.

On comprend facilement que la C.A.M.P.S.A. hésite

devant une telle extrémité et qu'elle se refuse à imposer de plein gré au consommateur une charge aussi écrasante.

Bon gré mal gré, elle vient pourtant de se décider à faire un premier essai sur une échelle restreinte et à acheter des alcools pour les mélanger à l'essence.

Elle prépare actuellement, dans certaines factories, un carburant alcoolisé qu'elle livre à la consommation depuis le mois de septembre 1935.

Ce carburant peut être livré par elle, au lieu d'essence pure, suivant les commodités du moment et de l'endroit, et les emballages qui le contiennent ne portent aucune indication permettant à l'acheteur de déceler la présence d'alcool dans l'essence.

Il est vendu pour l'instant au même prix que l'essence, mais la C.A.M.P.S.A. aurait, dit-on, l'intention de majorer prochainement le prix de vente de ses produits pour compenser les sacrifices que lui imposent ses achats d'alcools.

Ce sera sans doute le plus clair résultat de cette expérience, car il est à craindre que le Monopole ne puisse jamais s'affranchir de cette sujétion nouvelle.

Pour l'instant, il est facile d'imaginer l'accueil reçu par le nouveau carburant et le véritable tollé des automobilistes espagnols, encore peu familiarisés avec les carburants alcoolisés.

* * *

Le benzol peut aussi remplacer l'essence dans les moteurs à explosion. Il est même particulièrement recherché pour son pouvoir calorifique élevé (8.900 calories par litre, essence 7.500 calories) et ses propriétés antidétonantes.

Malheureusement, la production de benzol est trop faible

pour en permettre l'emploi sur une vaste échelle. Aussi l'utilise-t-on, comme l'alcool, en mélange avec d'autres carburants dont il améliore les propriétés antidétonantes ou relève le pouvoir calorifique. C'est le cas des mélanges binaires essence-benzol et alcool-benzol.

Malgré des essais satisfaisants au point de vue technique (T.C.R.P. en France, Compagnie générale des Omnibus à Londres etc.), le mélange alcool-benzol, en proportions égales, a été définitivement abandonné en raison de son prix de revient élevé.

Par contre, l'essence benzolée est plus appréciée des automobilistes. L'Allemagne, dont nous connaissons la tendance à l'autarchie, en a même généralisé la distribution et est arrivée par ce moyen à comprimer assez sensiblement ses importations d'hydrocarbures.

En plus des avantages que nous lui avons reconnus (pouvoir calorifique élevé, antidétonance) le benzol jouit d'une propriété fort recherchée, qui lui assure un débouché des plus intéressants. Nous savons en effet que le principal inconvénient du mélange alcool-essence est son instabilité. A cet inconvénient, il est possible de trouver un remède en ajoutant au mélange un stabilisant.

Le benzol remplit parfaitement ce rôle. Aussi sert-il à la préparation des mélanges ternaires essence-alcool-benzol, qui sont à l'heure actuelle les meilleurs « surcarburants » connus sur le marché et conviennent particulièrement aux moteurs modernes à compression élevée.

Le benzol, comme on le sait, provient surtout des deux sources suivantes :

1° *Les fours à coke.* A l'heure actuelle, toutes les cokeries modernes sont dotées d'appareils de récupération, permettant de capter les produits condensables entraînés par le

gaz brut et parmi lesquels figure le benzol (25 à 40 gr. par m³ de gaz).

Le benzol des fours à coke n'est évidemment pas produit pour lui-même ; il n'est, somme toute, qu'un sous-produit de la fabrication du coke.

Aussi la production du benzol est essentiellement fonction, dans un pays, du développement et de la prospérité de sa métallurgie. C'est pourquoi les principaux pays producteurs de benzol sont ceux dont la puissance métallurgique est la plus forte comme les Etats-Unis, l'Allemagne, l'Angleterre et la France. (Production respective en 1932 : 270.000, 207.000, 118.500 et 68.200 tonnes de benzol).

En Espagne la production du benzol est très faible : de 5.000 tonnes en 1930, elle s'est abaissée à 3.700 tonnes en 1931 et 3.300 en 1932. Ce chiffre n'a pas été dépassé depuis.

2° *Les usines à gaz de ville.* Le gaz d'éclairage à l'état brut contient du benzol qu'un traitement approprié permet de récupérer au détriment, il est vrai, de son pouvoir calorifique.

Les besoins de la Défense Nationale, pendant la guerre, avaient amené, en France, le Gouvernement à rendre obligatoire le débenzolage du gaz d'éclairage.

Cette obligation, rapportée après la guerre, fut remise en vigueur par une loi du 22 juillet 1923. A l'heure actuelle, les usines à gaz fournissent en France le quart environ de la production globale.

En Espagne, il n'existe rien de tel, mais il est probable que dans un avenir prochain, de leur gré ou par obligation, les usines à gaz récupéreront leur benzol.

Quoiqu'il en soit, la production espagnole de benzol est trop faible pour que la carburation puisse en distraire des quantités appréciables.

Aussi la C.A.M.P.S.A. sera-t-elle obligée de demander à

l'importation les quantités qui lui seront nécessaires pour préparer le carburant ternaire (essence-alcool-benzol), qu'elle a l'intention de mettre en vente dès qu'elle aura pu s'outiller pour cela¹.

La nécessité de ce nouveau carburant se fait d'autant plus sentir en Espagne qu'il y circule un grand nombre d'automobiles étrangères et que, de plus en plus, ces voitures, notamment les voitures américaines, sont équipées avec des moteurs surcomprimés.

Le grand tourisme, qu'attire en Espagne l'ingénieuse propagande du « Patrocinato del Turismo », s'est plaint lui aussi et, à juste titre, de ne pas trouver dans la Péninsule, le carburant de qualité, auquel il était habitué, et qu'il trouvait partout ailleurs.

Toutes ces doléances ont obligé la C.A.M.P.S.A. à sortir de sa torpeur. Elle paraît se résoudre aujourd'hui à distribuer un carburant antidétonant. Le jour où elle y sera parvenue, elle aura non seulement donné aux automobilistes espagnols et étrangers la satisfaction qu'ils réclament depuis si longtemps, mais elle aura aussi résolu en partie l'épineuse question de l'écoulement rationel de ses reprises d'alcool.

Souhaitons donc que la C.A.M.P.S.A. ne diffère pas encore les investissements voulus (doublement des réservoirs et des appareils de distribution), certains qu'elle y trouvera, ainsi que toute l'Espagne, un avantage considérable qui récompensera largement les sacrifices qu'il demande.

1. La composition de ce « surcarburant » serait la suivante : Alcool 20 %. Essence 70 %, Benzol 10 %, Colorant 1 gramme par 2.000 litres.



Nous terminons par l'huile de schiste, l'étude des carburants de substitution.

Cette huile existe, comme on le sait, à l'état d'imprégnation, dans certaines roches de formations schisteuses que l'on rencontre dans le sol et dont on peut la séparer par distillation. Elle serait, croit-on, le résultat d'une oxydation par l'air et par l'eau, de gisements très anciens d'hydrocarbures de pétrole. Aussi ne faut-il pas s'étonner que l'on puisse en extraire aujourd'hui par distillation la gamme presque complète des dérivés du pétrole.

L'exploitation industrielle des schistes se heurte à bien des obstacles ; d'abord leur faible teneur en huile qui nécessite la mise en œuvre de grandes quantités de matières premières et surtout le prix élevé des installations nécessaires à leur traitement.

L'huile brute que l'on obtient est très pauvre en produits légers (essences et pétroles) et donne un pourcentage élevé de résidus difficiles à valoriser. Pour bien tirer parti de ces résidus, il faudrait adjoindre aux cornues de distillation des unités de cracking ou d'hydrogénation, ce qui viendrait encore augmenter le prix de revient déjà prohibitif des produits obtenus.

Ainsi cette industrie ne peut-elle vivre sans la protection des Pouvoirs Publics qui, seule, peut l'empêcher de périliciter tout à fait.

Il est possible qu'un jour ou l'autre, des circonstances imprévisibles ou exceptionnelles lui donnent un certain essor, mais à l'heure actuelle, les gisements de schiste bitumineux constituent seulement des richesses potentielles dont il serait vain d'escompter un rendement très abondant.

On peut les comparer aux champs de tourbe, que l'on a exploités pendant la guerre en France, pour remédier au manque de combustibles et qui ont été bien vite abandonnés dès que l'extraction des mines et les importations ont pu reprendre leur cours normal.

Les géologues espagnols assurent que leur pays possède les plus riches gisements de schiste du globe. Ces gisements sont situés au centre de l'Espagne dans la région de Puertolano à proximité des mines de cuivre et de plomb de la Pennaroya. Un ingénieur espagnol, M. Alvaredo, vient de les explorer minutieusement et de confirmer l'existence de trois couches de schiste de 1 m. 90, 4 m. 30, et 0 m.85 d'épaisseur avec une imprégnation moyenne qui oscille entre 10,5 et 13 % d'huile brute.

Le cubage total de ces schistes dépasserait 145 millions de tonnes et permettrait à l'Espagne, en théorie, de produire chez elle, pendant de nombreuses années, les hydrocarbures nécessaires à sa consommation.

Pour l'instant, la Pennaroya possède quelques cornues de distillation et traite chaque année quelques milliers de tonnes de schistes. Sa production jointe à celle des petits exploitants s'est élevée en 1933 aux chiffres suivants :

Essence	944 tonnes
Gaz oil	518 tonnes
Huiles à brûler	3.590 tonnes
Huiles de graissage	115 tonnes
Paraffine	146 tonnes

A maintes reprises, les organismes les plus divers ont émis le vœu en Espagne que l'exploitation des schistes soit entreprise sur une plus vaste échelle.

Au début de 1934, un projet de loi a même été soumis aux Cortès, tendant à réserver à l'Etat l'exploitation des schis-

tes de Puertollano. Très optimiste, l'auteur du projet affirmait que l'Espagne pourrait assurer ainsi son indépendance vis-à-vis de l'étranger en cas de guerre ou de blocus.

Nous verrons plus loin que le Gouvernement espagnol a fort sagement repoussé cette formule étatiste et qu'il a pris tout récemment, pour encourager la production des huiles de schiste en Espagne, des dispositions dont l'avenir seul pourra révéler l'efficacité.



L'étude des carburants de substitution tant liquides que gazeux nous a permis de conclure que ces carburants pourraient être appelés en cas de nécessité (blocus ou conflit) à jouer un rôle d'appoint et qu'ils offriraient, aux pays non producteurs, un moyen de limiter la perturbation qu'apporterait à leur économie le ralentissement ou même l'interruption forcée de leurs importations d'hydrocarbures.

Nous avons vu que leur emploi, sur une échelle plus étendue, se heurtait à des obstacles techniques et surtout économiques qui interdisent, à l'heure actuelle, d'envisager raisonnablement qu'ils puissent jamais se substituer entièrement aux dérivés du pétrole.

Aussi tous les espoirs sont-ils tournés maintenant vers la mise au point industrielle des procédés de fabrication par voie de synthèse d'hydrocarbures analogues à ceux que l'on a extrait jusqu'ici des pétroles naturels.

Ce problème « particulièrement important et qui préoccupe actuellement le monde entier »¹ est celui de l'hydrogénation.

On entend par là « une méthode de traitement qui tend

1. M. Pincau, *op. cit.*

à s'appliquer aux substances organiques contenant du carbone et de l'hydrogène pour en extraire des hydrocarbures utilisables pour la combustion et le graissage ».

Cette méthode a pour origine lointaine les expériences faites par Berthelot au Collège de France en 1869 et au cours desquelles il avait pu transformer en hydrocarbures liquides un charbon contenu dans un tube scellé en le traitant par l'acide iodhydrique à haute température (270°).

Bergius et ses disciples eurent le mérite d'adapter, en l'industrialisant, le principe de cette découverte aux huiles lourdes de pétrole et aux goudrons provenant de la distillation de la houille à haute ou basse température ainsi qu'aux lignites.

Les brevets Bergius furent acquis et mis au point par le trust allemand des matières colorantes « l'Interessen Gemeinschaft für Farbenindustrie » qui en appliqua d'abord le principe à l'hydrogénation des lignites pulvérisés.

L'I.G.F. construisit en 1926 une première usine d'hydrogénation à Mersebourg dont la production atteignit en 1927, 1.000 tonnes d'essence synthétique par mois.

Cette essence s'obtenait en deux temps : le lignite, pulvérisé et mélangé à de l'huile lourde, était porté d'abord à une température voisine de 450° sous une pression de 200/250 atmosphères et mis en présence d'hydrogène.

Dans une seconde opération, le goudron, provenant de ce traitement, était hydrogéné en présence d'un catalyseur à des températures toujours plus élevées encore et donnait naissance d'abord à des huiles, dont une fraction était incorporée au lignite pulvérisé servant de matière première à la fabrication, puis à des hydrocarbures plus légers et enfin à de l'essence synthétique.

Ce procédé semble bien n'avoir pas donné entière satis-

faction, car l'I.G.F. abandonna bientôt l'hydrogénation directe du lignite et de la houille, pour se consacrer en 1929 à celle des goudrons provenant de la carbonisation à basse température des lignites.

Elle traita de la même façon, les huiles résiduelles de pétrole qu'elle pouvait se procurer à vil prix et qu'elle valorisa en les transformant en essence.

Tout en continuant ces fabrications, l'I.G.F. a repris depuis 1932, avec des méthodes nouvelles, l'hydrogénation directe du lignite.

L'I.G.F. ne communique aucune des données qui permettraient de calculer exactement le prix de revient de ses essences synthétiques.

Il est certain que ce prix de revient est assez élevé, car la fabrication industrielle de ces essences nécessite un outillage gigantesque dont la construction fait appel à toutes les ressources de la technique la plus moderne.

Mis en œuvre à des températures et à des pressions aussi élevées, cet outillage onéreux doit être amorti rapidement.

Les investissements qui lui correspondent s'élèvent, d'après M. Ch. Berthelot, aux chiffres suivants « 1.200 à 1.800 fr. par tonne pour obtenir annuellement une tonne de goudron primaire ; il faut encore 1.200 à 1.500 fr. pour transformer une tonne de goudron primaire en une tonne d'essence. Au total il faut dépenser 2.400 à 3.000 fr. par tonne d'essence synthétique »¹.

Quant au prix de revient de l'essence d'hydrogénation (tout au moins par les procédés actuels) il s'élèverait en Allemagne à 20 pfennigs par litre alors que le prix de l'essence naturelle rendue à Hambourg est à peine de 5 pfennigs.

1. Ch. Berthelot, *Le génie civil* n°s des 25 novembre et 2 décembre 1933, 13 et 20 avril 1935. Voir aussi un article de M. Ed. Schmitz dans *Chaleur et industrie*, janvier 1935.

Aussi la « Deutsches Gazolin » a-t-elle souvent été qualifiée d'« essence de chauvinisme ». Sa fabrication nécessite en Allemagne une protection très étroite, qui se manifeste surtout par des exemptions fiscales et aboutit finalement à un gaspillage insensé de capitaux et de matières premières.

Elle a pour origine la disette de combustibles liquides dont a souffert l'Allemagne vers la fin de la guerre.

Cette disette de combustibles, et surtout d'huiles de graissage, après avoir immobilisé des milliers de camions, d'autos et de motocyclettes, voire même des escadrilles complètes d'aviation, a gêné considérablement la poursuite des hostilités et précipité, sans aucun doute, la défaite finale des empires centraux.

Depuis, les gouvernements allemands ont toujours eu à l'esprit les enseignements du passé et poursuivi, avec une ténacité étonnante, une politique de nationalisme à outrance en matière de carburants.

Cette politique d'autarchie, qui embrasse d'ailleurs la plupart des matières premières dont l'Allemagne est restée tributaire de l'étranger, a reçu de nouveaux encouragements après le triomphe du national socialisme.

C'est ainsi que la capacité de production des usines de l'I.G.F. vient d'être portée à 350.000 tonnes par an et qu'un décret du docteur Schacht a prévu la création toute prochaine d'une usine de distillation des lignites par les soins de la « Brauenkohlen Benzin A.G. ».

Cette société a été fondée le 26 octobre 1934 ; son capital de 250 millions de marks a été souscrit à titre obligatoire par tous les propriétaires de mines de lignite.

Elle escompte une production de 400.000 tonnes d'essence par an.

Si l'on ajoute à ces chiffres la production indigène d'es-

sence tirée des pétroles bruts allemands et celle du benzol, on voit que l'Allemagne sera bientôt à même de produire, à partir de matières premières tirées de son sol, près d'un million de tonnes de carburants pour automobiles et couvrir ainsi plus de 40 % de ses besoins.

* * *

L'importance du problème de l'hydrogénation a été comprise un peu plus tard en Angleterre ou depuis plusieurs années la « Low Temperature Carbonisation Ltd » expérimente divers procédés de liquéfaction du charbon.

Le problème s'y présente sous un double aspect, national d'abord, car l'Angleterre ne saurait négliger la perspective qui s'offre à elle de créer sur son sol, une source de production d'hydrocarbures, social ensuite, car l'hydrogénation viendrait en aide à l'industrie charbonnière si atteinte par la crise et atténuerait le chômage qui y sévit avec tant d'acuité.

Pour encourager l'hydrogénation, le Parlement anglais a accordé à chaque gallon d'essence nationale une protection de 8 pence pendant 10 ans à partir du 1^{er} avril 1934.

Cette protection a incité « l'Impérial Chemical Industries » à entreprendre à Billingham la construction d'une usine d'hydrogénation dont la création nécessitera une dépense de 2.500.000 £ et dont la production atteindrait 100.000 tonnes d'essence par an.

Pour les obtenir, « l'Imperial Chemical Industries » traiterait chaque année 350.000 tonnes de houille et mettrait en œuvre, compte tenu des besoins de sa fabrication, plus d'un million de tonnes de houille par an.

De son côté, la « Low Temperature Carbonisation » prévoit

la construction, dans le pays de Galles, de 10 stations de carbonisation à basse température équipées, chacune, pour le traitement de 1.000 tonnes de houille par jour.

Elle compte obtenir ainsi, outre 2.250.000 tonnes de semi-coke, 240.000 tonnes de goudron primaire donnant naissance par hydrogénation à 240.000 tonnes d'essence par an.

Le capital nécessaire à ce programme s'élève à cinq millions de £ dont la majeure partie a été souscrite par le public.



En France, l'hydrogénation est restée plus longtemps au stade expérimental. M. Pineau, Directeur de l'Office National des Combustibles Liquides le constatait encore en mai 1934, dans le rapport qu'il avait rédigé au nom de la Commission des Pétroles¹.

Envisageant l'hypothèse d'une disette de pétrole, il écrivait : « On ne peut pas ne pas être extrêmement inquiet quand on songe que, si au cours d'un conflit, la guerre sous-marine ou le refus éventuel de certains détenteurs de pétrole de nous approvisionner venait à tarir nos importations, le ravitaillement des armées pourrait être compromis.

Tous les efforts doivent donc être faits pour réaliser dans les meilleures conditions techniques et industrielles, mais, dans un minimum de délai, la fabrication de quantités à fixer de carburants qui ne seraient pas dans la dépendance de matières premières d'origine étrangère ».

Ces considérations viennent d'aboutir avec l'appui de l'Etat, à la construction de deux usines d'hydrogénation à Liévin et Béthune où, d'après les premières estimations,

1. Monsieur Pineau : *op. cit.*

l'essence obtenue reviendrait au minimum à 1 fr. 20 le litre alors que l'essence importée coûte actuellement 0 fr. 20 le litre environ.

Quoiqu'on en dise, l'écart existant entre ces deux chiffres limitera forcément, pour le temps de paix, l'importance de ces fabrications. Leur intensification ne peut s'envisager sans l'hypothèse d'événements venant leur donner leur véritable signification, celle de fabrications de guerre dont il importe aux pays soucieux de leur indépendance, de suivre attentivement les progrès à l'étranger et de jeter chez eux les bases, dès le temps de paix, si lourds que leur paraissent les sacrifices qui s'imposent pour y arriver.



Située à l'extrémité du continent et, entretenant avec tout le reste de l'Europe les relations les plus paisibles, l'Espagne n'est menacée par aucun de ses voisins. Le danger extérieur n'y a, pour ainsi dire, pas de signification et la psychose de guerre, qui caractérise depuis plusieurs années, l'état d'esprit du plus grand nombre des nations européennes n'y a pour ainsi dire reçu aucun écho.

Aussi ne doit-on pas s'étonner que bien des problèmes envisagés ailleurs sous un angle différent, celui de la Défense Nationale, se présentent chez elle avec beaucoup moins d'acuité.

Ce qui est vrai pour le raffinage l'est aussi pour l'hydrogénation.

Dans ce domaine quelques expériences ont été faites à Oviedo par l'Institut du Charbon ; malheureusement elles n'ont pas été poursuivies avec toute la continuité nécessaire en l'absence de tout encouragement officiel.

Il existait bien au Conseil National des Combustibles une section des combustibles liquides, créée en 1926, mais son activité, tout au moins dans le domaine des carburants synthétiques ou de remplacement, s'était manifestée surtout par la rédaction de volumineux rapports et le vote de résolutions aussi énergiques que vite tombées dans l'oubli.

A cette apathie, le Gouvernement espagnol paraît avoir voulu mettre fin, en créant le 11 juillet 1934, une « Commission pour l'étude de la production nationale de combustibles liquides ».

Moins de trois semaines après, la commission déposait ses conclusions et inspirait à la Présidence du Conseil un décret appelé, dans la pensée de ses rédacteurs, à jeter en Espagne les bases d'une industrie nouvelle de fabrication d'hydrocarbures nationaux à partir de la houille, des lignites et des schistes bitumeux.

Ce décret a été promulgué le 1^{er} septembre 1934 ; il poursuit un double but : d'abord créer en Espagne une source de production échappant au contrôle de l'étranger qui lui permettra, aux termes mêmes de l'exposé des motifs et dans un avenir plus ou moins lointain suivant les circonstances et les progrès de la technique dans un domaine tout nouvellement exploré, de « nationaliser l'offre à la partie de la consommation indispensable à l'indépendance nationale ».

Tout en poursuivant ce premier objectif, le Gouvernement espagnol a recherché aussi le moyen de venir en aide à l'industrie minière si éprouvée par le chômage et la mévente de ses produits, en lui offrant un débouché nouveau : la carbonisation.

Le décret du 1^{er} septembre, dont nous allons exposer succinctement l'économie, marque une régression de la

tendance absolutiste qui avait abouti en Espagne à la création du Monopole des Pétroles. L'échec de la C.A.M.P.S.A. dans le domaine industriel a fait écarter de nouveaux monopoles, malgré l'appui d'une importante fraction des Cortès, et le Gouvernement espagnol n'a pas voulu courir lui-même les risques inhérents aux fabrications nouvelles.

Ces risques seront assumés par l'initiative privée qui poursuivra, sous le contrôle des Pouvoirs Publics, le programme d'intérêt national défini par le décret.

Le contrôle sera très étroit car, si l'Etat entend protéger les fabrications nouvelles, il veut éviter la dispersion des efforts et ne pas se laisser entraîner à des sacrifices exagérés.

En première ligne le décret présidentiel fixe les prix auxquels le Monopole sera tenu d'acheter certaines quantités d'hydrocarbures synthétiques.

Ces prix diffèrent avec les matières premières utilisées (houille, lignite ou schistes bitumieux) et la capacité de production des usines qui les mettront en œuvre.

Pour les hydrocarbures légers, ils pourront varier de 0,48 à 0,70 peseta le litre, départ usine, lorsqu'il proviendront de la houille et de 0,35 à 0,55 quand ils auront été obtenus à partir des lignites ou des schistes bitumeux.

Quant aux hydrocarbures lourds et dérivés, leurs prix d'achat seront fixés en temps voulu par le Gouvernement qui tiendra compte, pour leur détermination, du prix de vente des produits importés et du prix d'achat des hydrocarbures synthétiques légers.

Ces prix de base pourront être révisés par le Gouvernement à toute époque, de sa propre initiative ou sur la demande des intéressés, lorsque le prix des matières premières ou des fournitures nécessaires à la fabrication viendront à être modifiés. Il en sera de même pour la main-d'œuvre.

Enfin, si des perfectionnements techniques sont introduits dans la fabrication, soit en Espagne, soit à l'étranger, le Gouvernement se réserve le droit de modifier ses prix d'achat, en tenant compte à la fois de ces perfectionnements et du cours des hydrocarbures sur le marché national ou international. Toutefois ces dernières revisions de prix ne pourront avoir lieu que tous les quatre ans.

Le décret fixe à 200.000 tonnes, pour la première période, le volume maximum de la production d'hydrocarbures légers appelée à bénéficier de la promesse d'achat du Gouvernement.

A ces hydrocarbures légers s'ajouteront les produits lourds et dérivés provenant de leur fabrication.

Ces 200.000 tonnes seront réparties de la façon suivante :

100.000 tonnes pour les usines traitant la houille et 100.000 tonnes à partager par moitié entre celles qui utilisent les lignites et les schistes bitumineux.

Une fois définies, pour chaque catégorie de matières premières, les quantités maxima appelées à bénéficier de la promesse d'achat du Gouvernement, ainsi que les prix d'acquisition qui leur correspondent, le décret ouvre un concours entre les sociétés ou particuliers espagnols, désireux de s'intéresser aux productions nouvelles. Il les invite à adresser, avant le 31 décembre 1934, à la Direction Générale des Mines, une soumission accompagnée d'un mémoire explicatif détaillé indiquant notamment les procédés de fabrication, le coût des installations qu'ils projettent et leur capacité de production, les délais de construction et de mise en route des usines, etc.

Les dispositions qui suivent ont trait à différentes mesures prises pour décongestionner les stocks de houille et empêcher que les sous-produits de la fabrication tels que le semi-coke ne viennent concurrencer le charbon national.

C'est ainsi que les usines utilisant la houille comme matière première, devront obligatoirement employer les menus qui, dans toutes les Asturies par exemple, encombrant le carreau des mines et dont l'écoulement est actuellement un des problèmes les plus ardues à résoudre pour l'Espagne.

Quant au semi-coke, il ne pourra être utilisé qu'à l'intérieur des usines, à moins qu'il ne soit exporté ou qu'il ne serve à la production d'énergie électrique.

Toute dérogation à ces mesures devra faire l'objet d'une autorisation préalable du Ministre de l'Industrie et du Commerce.

Le Gouvernement prononcera ensuite l'adjudication et attribuera discrétionnairement à chaque pétitionnaire dont il aura retenu les propositions, le contingent de production qu'il estimera raisonnable.

Il tiendra compte, dit le décret, de la capacité des installations, des délais de construction, d'un abaissement possible des prix de vente, des débouchés prévus par le semi-coke et de l'ensemble des garanties offertes.

Le décret encourage aussi les usines à gaz, les cokeries et les usines de distillation de schistes à débenzoler leurs produits volatils, en les faisant bénéficier de dispositions analogues.

Il prévoit enfin, la création d'un « Institut National des Combustibles » doté d'un laboratoire technico-industriel qui poursuivra, sous le contrôle de la Direction générale des Mines et Combustibles, l'étude, en vue de leur application possible, des divers procédés d'hydrogénation connus tant en Espagne qu'à l'étranger et se tiendra au courant de leur évolution.

Telle est l'économie du décret du 31 août 1934.

Quelle en sera la portée et quels résultats l'Espagne peut

elle en attendre ? Autant de questions auxquelles il est impossible de répondre actuellement.

Pour le faire, il faudrait prêter aux Pouvoirs Publics une continuité de vue, dont ils n'ont pas toujours donné l'exemple en Espagne, et aux industriels intéressés, une confiance absolue dans les promesses qui leur sont faites.

Avant de se lancer dans les investissements considérables que nécessite la création d'usines d'hydrogénation, il est certain qu'ils demanderont au Gouvernement de préciser bien des points laissés obscurs par le décret et exigeront de lui des garanties plus sérieuses.

D'un autre côté, l'optimisme des Pouvoirs Publics sera aussi freiné par le souci de ne pas compromettre les ressources que leur apporte chaque année, sans bourse délier, la vente des pétroles.

Aussi le chiffre de 200.000 tonnes d'essence auquel nous devons ajouter les produits moins volatils, issus de la fabrication, nous laisse-t-il fort sceptique. Une telle production nécessiterait actuellement une mise de fonds de plusieurs centaines de millions de pesetas, tout en impliquant pour le Monopole une moins-value dans les recettes de 50 à 100 millions de pesetas par an.

La réalité sera plus modeste et il s'écoulera de nombreuses années avant que l'Espagne ne puisse fabriquer chez elle ces 200.000 tonnes d'essence alors qu'elle en consomme actuellement moins de 400.000 par an !

Pour l'instant, la principale difficulté consiste à vaincre la résistance qu'oppose la Compagnie Fermière à la mise en vigueur du nouveau décret.

Le contrat d'adjudication, qu'elle a passé en 1928 avec l'Etat, ne fait aucune allusion aux pétroles synthétiques et la C.A.M.P.S.A. estime que rien ne peut l'obliger à prendre

en charge les nouveaux hydrocarbures à des prix pouvant osciller entre 0,35 et 0,70 peseta, alors qu'elle paie actuellement l'essence C.I.F. 0,10 environ le litre.

Aussi a-t-elle adressé au Gouvernement mémoire sur mémoire et attiré son attention sur les sacrifices considérables qu'entraînerait, pour la vente des pétroles, la poursuite d'une politique aussi téméraire qu'utopique.

De guerre lasse, et ne pouvant obtenir à l'amiable les apaisements qu'elle estimait légitimes, la Compagnie Ferrière vient de s'adresser au « Tribunal suprême » et de le saisir d'un « recours administratif et contentieux ».

Son empressement va donc de pair avec celui des industriels intéressés et ... celui du Gouvernement qui paraît depuis se désintéresser à son tour de la question.

Dans ces conditions, il est probable que le décret du 31 juillet 1934, restera lettre morte et qu'il n'aura été qu'un ballon d'essai.

La procédure est courante en Espagne, où les meilleures intentions le cèdent trop souvent à la coalition des intérêts privés et à l'inertie des Pouvoirs Publics.

Les exemples ne nous auront pas manqué au cours de cette étude, où nous avons vu la C.A.M.P.S.A. pratiquer, dans tous les domaines, la politique du moindre effort et les questions les plus importantes, comme celles du raffinage, des reprises d'alcool et des surcarburants, maintenant celle des pétroles synthétiques, être tour à tour l'objet des plus énergiques résolutions, mais toujours ajournées et remises à plus tard pour sombrer enfin dans l'oubli.

Un jour ou l'autre, sans qu'on puisse deviner quand ni pourquoi, tous ces problèmes reprennent de l'actualité ... sans doute un nouveau cycle se prépare-t-il, identique au premier ?

Le bon sens populaire ne s'y méprend pas ; il connaît de longue date et les velléités d'action et la tendance de ses administrations à esquiver tous les problèmes qui se posent à elles jusqu'à ce que la pression des faits ne les oblige à les regarder en face.

En le constatant, nous comprenons mieux la signification que donnent les Espagnols au fameux adage qui caractérise si bien cette routine administrative : « dar carpetazo a un asunto ».

CONCLUSION

Le Monopole des pétroles en Espagne célébrera dans quelques jours son huitième anniversaire.

Le bilan de son activité, pendant ces huit années, se résume à fort peu de choses, car il est toujours resté ce qu'il était à son origine : un monopole purement commercial.

Suivant en cela la tradition de toutes les régies financières, le Monopole n'a jamais eu qu'une politique : celle d'un rendement fiscal toujours croissant.

« Le prix de monopole, disait déjà Stuart Mill, est le plus haut qu'on puisse arracher aux acheteurs, le plus haut qu'on suppose qu'ils consentiront à donner ».

Le consommateur espagnol en fait tous les jours l'expérience et malheureusement pour lui, la cherté du prix n'est compensée ni par la qualité du produit, ni par la perfection d'un service notoirement insuffisant aux besoins.

Et malgré l'élévation des prix, malgré la compression des frais de distribution et la suppression de toute concurrence active au profit du consommateur, les résultats financiers du Monopole sont encore inférieurs à ceux du commerce libre.

Au point de vue social, le Monopole a eu pour l'Espagne les plus fâcheuses répercussions, car le commerce libre aurait multiplié les emplois et ferait vivre actuellement des milliers de salariés ou de petits détaillants, condamnés par le nouveau régime au chômage ou réduits à la misère.

« Seul l'esprit d'entreprise privée fait la prospérité d'un pays, constatait M. Marshall Pike, dans un exposé fait à Londres, sur les méfaits de l'étatisme, et quiconque lui porte atteinte détruit cette prospérité pour le plus grand dommage de ces travailleurs dont on prétend améliorer le sort ».

Le Monopole ne s'est pas contenté « d'ossifier » en Espagne une des branches les plus importantes de l'économie nationale en tuant l'esprit d'initiative et le sens des responsabilités ; il s'est appesanti sur toute les industries annexes (wagons citernes, réservoirs, appareils de distribution, emballages etc...) dont il a considérablement restreint les revenus.

Il grève ainsi toute l'économie espagnole d'une lourde hypothèque puisque toutes les industries sont solidaires et que la vitalité des unes, comme leur prospérité, font celles de toutes les autres.

Comme tous les monopoles gérés par l'Etat, à l'exception des monopoles purement fiscaux (tabacs, allumettes), le Monopole des pétroles est un facteur d'appauvrissement pour un pays et un exemple frappant du malthusianisme économique le plus perfectionné.

Mais, c'est surtout dans ses rapports avec la politique du pétrole, en tant que matière première, que le Monopole s'est montré inférieur à sa tâche.

L'ambition très louable du Directoire était de nationaliser l'industrie du pétrole en Espagne ; sa grande erreur fut d'ignorer qu'en matière de pétrole, la nationalisation avait ses limites et qu'elle restait une véritable chimère pour les pays qui n'ont pas une production suffisante pour couvrir leurs besoins et restent tributaires de l'étranger pour leurs approvisionnements.

On peut dire des trusts tout le mal que l'on veut ... ils existent et, pour être cohérente, une politique d'approvisionnement ne peut en faire abstraction. Elle doit, au contraire, rechercher entre tous les détenteurs de matière première l'équilibre le plus impartial.

Un monopole ne peut remplir convenablement cette tâche ; sa position d'acheteur unique l'incite à traiter par grandes quantités pour bénéficier de rabais plus importants et le conduit fatalement à dépendre de quelques fournisseurs, lorsque ce n'est pas d'un fournisseur unique. Elle l'expose, en même temps, à toutes les intrigues, à toutes les compromissions et, ce qu'il y a de plus grave, aux pressions politiques étrangères en tant que service d'Etat.

A cet égard, le commerce libre, en multipliant, sous leur aspect purement commercial, les relations entre producteurs et importateurs offre beaucoup plus de sécurité et il est seul à même d'assurer dans un pays la permanence et la sécurité du ravitaillement.

Cette infériorité du monopole au point de vue commercial, qu'il s'agisse de la distribution ou de l'approvisionnement, se double d'un non moindre échec au point de vue industriel.

Nous voulons parler surtout du raffinage et de l'engagement pris par la Compagnie Fermière de traiter en Espagne, dans un délai minimum de cinq ans, le pétrole brut répondant aux besoins du pays.

Nous n'avons pas ici à prendre parti dans la polémique toujours ouverte entre les partisans du raffinage aux lieux d'origine et ceux du raffinage aux centres de consommation.

Il nous suffira de rappeler ce qu'en disait M. Pineau, Directeur de l'Office National des Combustibles Liquides : « J'opinerais peut-être pour la première thèse si, comme de hautes personnalités du pétrole, j'étais un peu « citoyen du

monde ». Je le répète, et je le ferai sans me lasser, ce que je proclamais, au mois de juin de cette année, (1934) à l'inauguration de la plus grande raffinerie d'Europe éclore sur notre sol : le pétrole brut est une matière première de l'industrie chimique aussi importante, aussi riche de futures découvertes que l'a été et que le demeure la houille. Une raffinerie de pétrole établie sur les bords de la Seine a droit à la faveur nationale, au même titre, et dans les mêmes conditions que nos usines du Nord et de l'Ouest tissant les laines d'Australie ou distillant du charbon britannique ».

Quelques mois plus tôt, à l'inauguration de la raffinerie de Petit-Couronne, appartenant elle aussi à l'un des trusts du pétrole, M. Pineau examinait un autre aspect du problème.

« Par les investissements qu'elle implique, générateurs de solidarités précieuses, par les stocks qu'elle détient et la recherche active d'approvisionnement que bon gré mal gré elle impose..., l'industrie du raffinage prend aujourd'hui dans l'activité pétrolière un tel rang de noblesse que notre pays eut été singulièrement coupable de l'ignorer plus longtemps ».

Comme la France, l'Espagne avait pris parti et dans l'esprit du Directoire, la rénovation du raffinage devait servir de base à toute la politique pétrolière de l'Espagne.

Cette politique de raffinage n'a fait en Espagne, depuis le Monopole, aucun progrès. Tout était à faire et rien n'a été fait.

Au lieu d'un monopole, il aurait suffi pour en obtenir la mise en exécution, tout en respectant les droits acquis et en faisant appel à l'initiative privée, d'une législation opportune et d'un peu plus de diplomatie.

L'Etat serait resté ainsi dans son rôle, celui des dirigeants

« qui pour faire apparaître un phénomène nouveau, comme l'expérimentateur de Claude Bernard, ne fait que réaliser des conditions nouvelles ».

Il ne tenait qu'à lui, par exemple, comme l'ont fait en Europe un grand nombre de pays non producteurs, d'obliger les pétroliers à raffiner leur pétrole dans la Péninsule en accordant au pétrole brut la protection nécessaire et en donnant au raffinage les garanties de stabilité indispensables.

En France, il est avéré que la construction des raffineries, avec des matériaux purement français, où plusieurs milliards ont été investis, a retardé de plus d'un an la crise dans les branches les plus importantes de la production.

La plupart de ces usines ont été construites par les trusts, ou leurs filiales, qui ont ainsi contribué à doter la France du plus bel ensemble de raffineries existant, à l'heure actuelle, en Europe et se sont mis ainsi, par une solidarité bien comprise, au service de la politique française d'approvisionnement.

En s'inspirant des mêmes principes, l'Espagne pouvait obtenir des résultats analogues ; son économie toute entière aurait été stimulée par la construction d'usines à raffinage et par l'apport des capitaux étrangers, qui lui sont encore nécessaires pour compléter son industrialisation.

Tout en poursuivant cette politique de collaboration avec les producteurs étrangers, l'Espagne pouvait encourager ses nationaux à rechercher sur les divers points du globe le contrôle de gisements pétrolifères et réserver à la production nationale, par des mesures appropriées, une part équitable du marché.

Les résultats obtenus par la Compagnie Espagnole des Pétroles, en dehors du Monopole et presque malgré lui,

nous montrent tout ce que l'initiative privée est capable de faire dans ce domaine.

Grâce à elle, l'Espagne possède une source d'approvisionnement indépendante dont nous connaissons bientôt les possibilités. Si ce premier effort est resté incomplet, la faute en incombe au Monopole et à l'impossibilité où se trouvait la C.E.P.S.A. de construire en Espagne les raffineries qu'elle était toute disposée à y installer.

Par son inertie et son absence d'initiative, le Monopole, au lieu d'être l'instrument agissant d'une politique réalisatrice du pétrole en Espagne, constitue à l'heure actuelle le principal obstacle à la poursuite de cette politique.

A cet égard, l'expérience de l'Espagne est décisive; elle condamne une fois de plus les interventions désordonnées de l'étatisme et montre à l'évidence tout le danger qu'il y a de placer sur le terrain politique des questions purement techniques.

« Un régime du pétrole, disait M. Mercier, Président de la Compagnie Française des Pétroles, au cours de sa déposition devant la « Commission d'enquête sur les pétroles » en 1927, sera d'autant meilleur qu'il violentera le moins les droits acquis, qu'il fera le plus largement appel à l'initiative privée et qu'il lèsera le moins la liberté des transactions commerciales. La liberté commerciale n'est pas possible à cause des caractères spéciaux de cette denrée, et du fait que notre pays s'est occupé trop tardivement d'avoir une politique personnelle du pétrole.

« Mais que les interventions administratives soient les plus modérées possibles et surtout qu'elles soient équitables, que les interventions de l'Etat soient entourées de certaines garanties pour que les intéressés puissent faire entendre leurs voix afin que la décision de l'Etat, qui

sera souveraine, soit reconnue équitable par tous ceux qui seront chargés de l'exécuter ».

C'est la conclusion que nous adopterons en souhaitant que l'Espagne, malgré toutes les difficultés qu'elle rencontrera fatalement à liquider le régime actuel, abandonne une voie désormais sans issue. Nous nous féliciterons aussi qu'en France, où son institution se heurterait à des obstacles presque insurmontables, la menace d'un monopole des pétroles ait disparu, semble-t-il, de l'horizon politique.

Si cette menace réapparaissait et si, un jour ou l'autre, après l'expérience espagnole, elle pouvait être mise à exécution, nous n'aurions plus qu'à répéter avec Adrien Hébrard : « Ce n'est pas la Seine qui coule à Paris, mais le Léthé ».

Vu, le Doyen :
Edgard ALLIX.

Vu, le Président,
William OUALID.

Vu et permis d'imprimer
Le Recteur de l'Académie de Paris,
CHARLETY.

Imp. F. BOISSEAU, 34, rue du Taur — Toulouse

